AIR FAN

LE MENSUEL DE L'AERONAUTIQUE MILITAIRE INTERNATIONALE

N° 8 - JUIN 1979

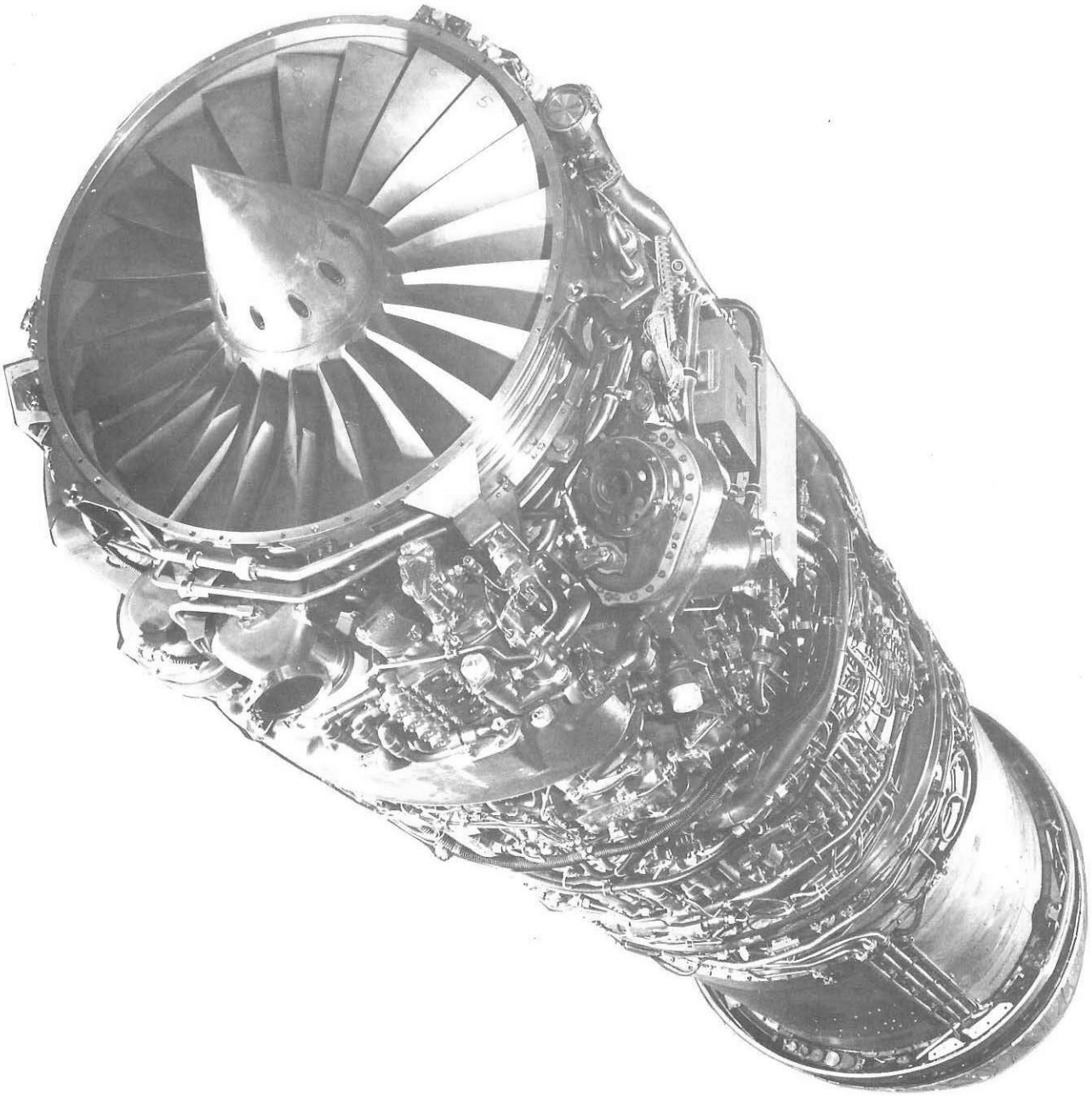
Belgique-Luxembourg 97 FB - Canada 3 $ - Suisse 6 FS - Italie 2400 L - Espagne 150 P 12 F

LA DEFENSE AERIENNE FRANÇAISE

Les Escadres de Chasse du CAFDA en 1979

SUR « DAK » EN INDOCHINE

Les Groupes de Transport de l'Armée de l'Air sur C-47



MOTEURS D'AVIATION

•FORGE-FONDERIE •ELECTRONIQUE
•EQUIPEMENTS NUCLEAIRES

SNECMA

2, BD VICTOR - 75724 PARIS - CEDEX 15 - TÉL. 554.92.00

En page 34 de ce numéro, Alain Crosnier nous fait découvrir l'histoire des Douglas C-47 de l'Armée de l'Air en Indochine.

AIR FAN

Mensuel de l'aviation militaire.

Prix 12 F (Belgique : 97 FB - Canada : 3 $ - Italie : 2400 L - Suisse : 6 FS - Espagne : 150 P).
Paraît le 20 de chaque mois.

Edimat SARL, au capital de 150 000 F.
Siège social et siège de la rédaction : 48, boulevard des Batignolles 75017 Paris
Direction, Diffusion, Publicité : 387.32.05
Rédaction : 293.67.24
Télex : 290 163 EURTL-Code 160
R.C. Paris B 314-056-243
C.C.P. Paris 21 167 56 C

Directeur gérant (Publisher) :
Roger Cabiac

Rédacteur en Chef (Editor)
Jean-Michel Guhl, Ph.D.

Comité de rédaction (Editorial staff) :
Alain Crosnier, René Bail, Arno Dill, Jean Bodson, Michel Gérard, Philippe Jourdan, Marc Rostaing, Olivia Szimon-Pierre

Conseiller de la rédaction (Consultant) :
Pierre Condom
Illustrateurs attachés (Contributing artists) :
Lou Drendel, Georges Olivereau
Conception graphique (Graphic design) :
Janine Olivereau
Diffusion et abonnements (Sales & subscriptions) :
Martine Catala
Administration :
Richard Doré
Publicité :
à nos bureaux.

Correspondants étrangers (Foreign correspondents) :
ALLEMAGNE FEDERALE (Deutschland) : Peter Doll, Gerhard Joos
AUTRICHE (Österreich) : Wolfgang Hainzl
ESPAGNE (España) : Javier Sáez Sanz
ETATS-UNIS (USA) : Lou Drendel, R.E. Kling
FINLANDE (Suomi-Finland) : Klaus Niska
JAPON : Kensuke Ebata
PORTUGAL : António Carlos Mimoso
ROYAUME-UNI (U.K.) : Richard L.Ward
SUISSE (Schweiz) : Martin Fricke

Imprimé en France par Sitecmo
Avenue Vauban
76200 Dieppe
Téléphone : (35) 84.56.50
Dépôt légal N° 1432

Le directeur responsable de la publication : **Roger Cabiac**
N° de Commission Paritaire : 61086
Dépôt légal : 2e trimestre 1979
Diffusion par les N.M.P.P.

COPYRIGHT AIR FAN 1979

SOMMAIRE

N° 8 - JUIN 1979

AVIATION MILITAIRE

6 **N.D.L.R. (LES NOTES DE LA REDACTION)**

9 **RETOURS DE MANIVELLE (LE COURRIER DES LECTEURS)**

10 **ACTUALITE MILITAIRE**

12 **LA DEFENSE AERIENNE FRANCAISE**
Jean-Michel Guhl présente les unités navigantes qui composent, en 1979, les moyens du Commandement Air des Forces de Défense Aériennes (CAFDA)

20 **DE KAROUBA A AGADIR**
René Bail nous fait effectuer un court périple à travers les bases aéronavales d'Afrique française du Nord dans les années 1950-60.

26 **LE « CANBERRA » A TRENTE ANS**
Michel Gérard salue en quelques lignes et photos le trentième anniversaire du biréacteur de bombardement britannique le plus célèbre de l'après-guerre.

28 **UNE HISTOIRE DE « CHIEN »**
Jean-Bernard Frappé nous relate une histoire où il est question de mascotte et de He 111 « descendu » au-dessus de la France au premier jour de la 2e G.M.

34 **SUR « DAK » EN INDOCHINE**
Alain Crosnier nous ouvre les tiroirs du méconnu... et dévoile un peu de l'histoire et des couleurs des Groupes de Transport de l'Armée de l'Air sur C-47 en Indochine.

MAQUETTISME PLASTIQUE

46 **ANALYSE DES NOUVEAUTES**

49 **DES MAQUETTES POUR LES GRANDS**
Le Douglas C-47 Skytrain au 1/48e de Monogram (fin)

50 **REVUE DE PRESSE**

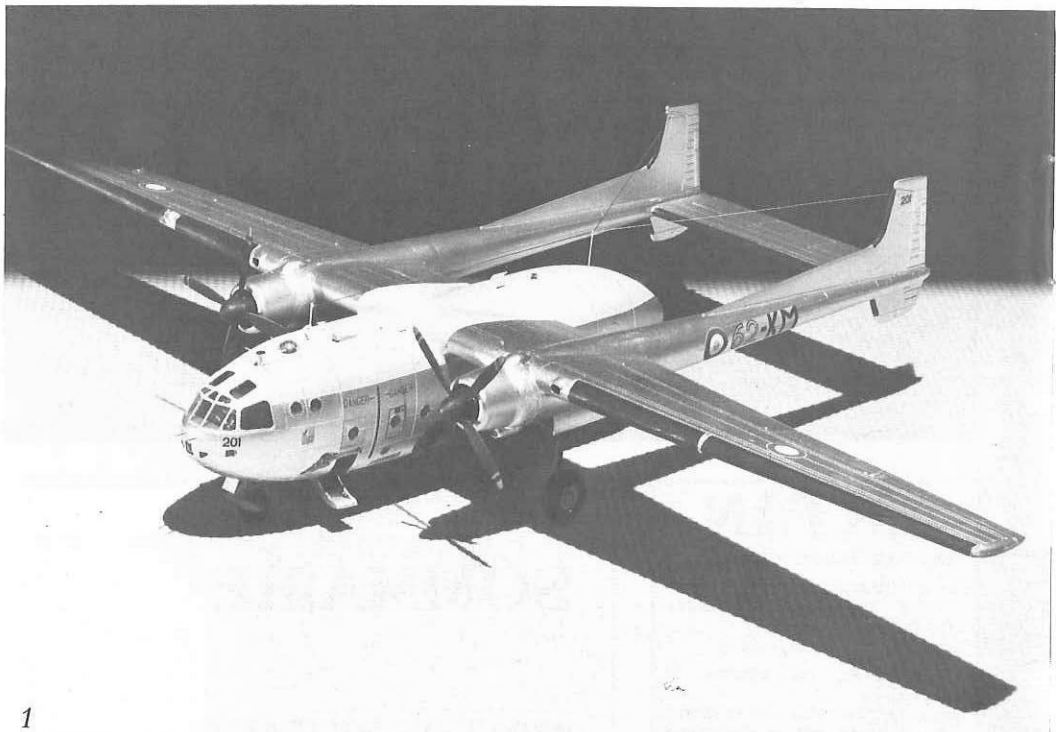
La couverture d'AIR FAN : Fer de lance de la Défence Aérienne Française l'intercepteur AMD-BA Mirage F.1C équipe trois escadres de l'Armée de l'Air en 1979. Les appareils de la 12e Escadre de Chasse de Cambrai, actuellement commandée par le Lieutenant-Colonel Jean-Claude Pagès, comptent sans nul doute parmi les Mirage F.1C les plus colorés à sillonner le ciel de France aujourd'hui ; au premier plan, des avions aux couleurs de l'E.C. 2/12, au second plan, des appareils aux couleurs de l'E.C. 1/12.

AIR FAN's front page : Spearhead of the French air defence the Mirage F.1C intercepter equips in 1979 three Wings of the Armée de l'Air. Those of the 12th Fighter Wing from Cambrai are among the most colourful Mirages to be found around France. In the foreground can be seen aircraft sporting the colours of EC 2/12 « Cornouaille » while those in the background sport the tiger head emblem of EC 1/12 « Cambrésis ». For more details on the French air defence units, see our special feature starting on page 12.

HELLER. LA MAQUE

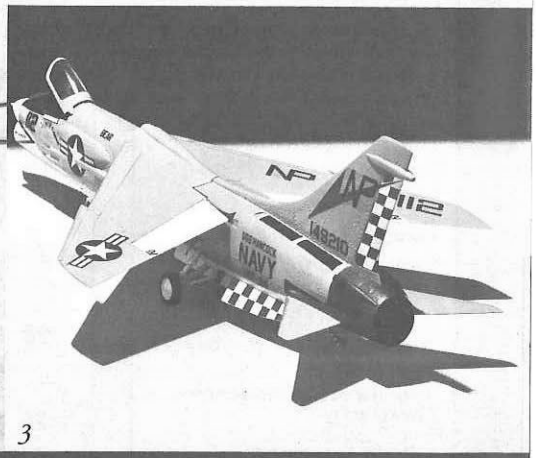
1 - Nord 2501 Noratlas.
Echelle 1/72e, collection J. Bodson.
2 - SA 321 Super Frelon.
Echelle 1/35e, collection T. de Montalais.
3 - L.T.V. F-8J Crusader.
4 - AMD Mirage IV A.
Echelle 1/72e, collection Heller.
5 - Saab J-29E Tunnan.
6 - N.A. F-86F Sabre.
7 - Republic F-84 G Thunderjet.
Echelle 1/72e, collection Heller.
8 - Piper Cub. L4.
9 - N.A. T-6G Texan.

Bateaux, voitures, chars, avions, motos, figurines, la collection Heller vous propose à l'heure actuelle plus de 350 modèles. Vous trouverez le catalogue Heller chez votre spécialiste.

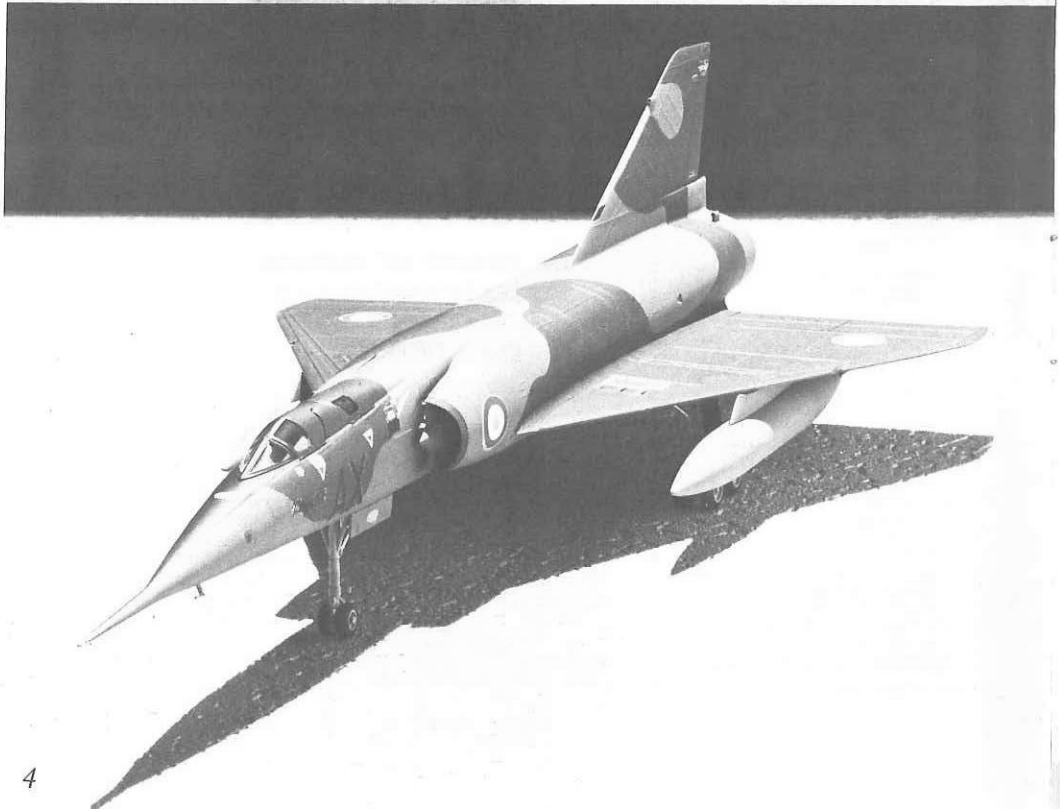


1

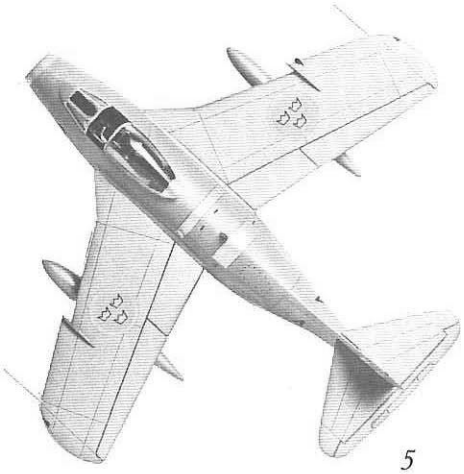
2



3

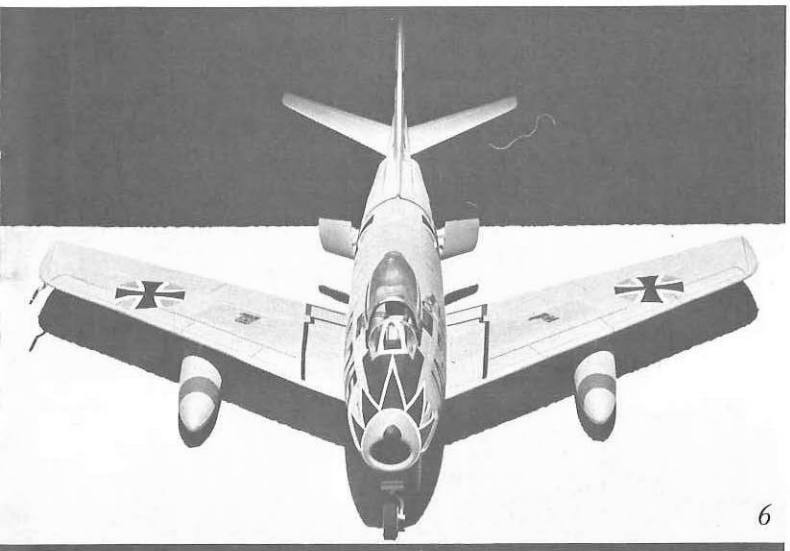


4



5

TTE HAUTE FIDÉLITÉ.



6

7

8

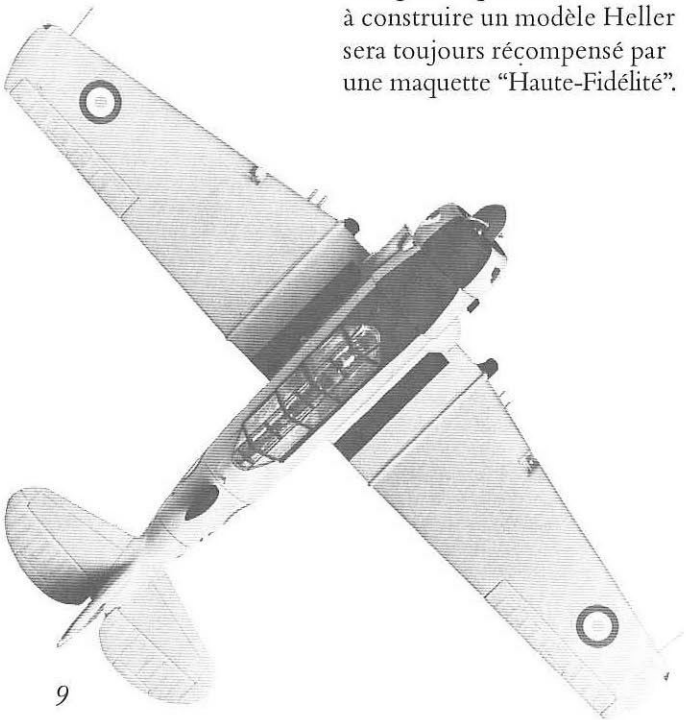
Une maquette réussie, c'est une maquette pour laquelle on a refusé l'à-peu-près.

Heller l'a si bien compris que ses modèles sont réalisés à partir des véritables plans du constructeur.

Ce souci de vérité vous le retrouverez dans la qualité et la précision de chaque pièce à monter.

Finesse du moulage et simplicité de montage ne sont d'ailleurs pas contradictoires.

Heller le prouve pour chacune de ses reproductions, et le plaisir que vous aurez à construire un modèle Heller sera toujours récompensé par une maquette "Haute-Fidélité".



9

Heller

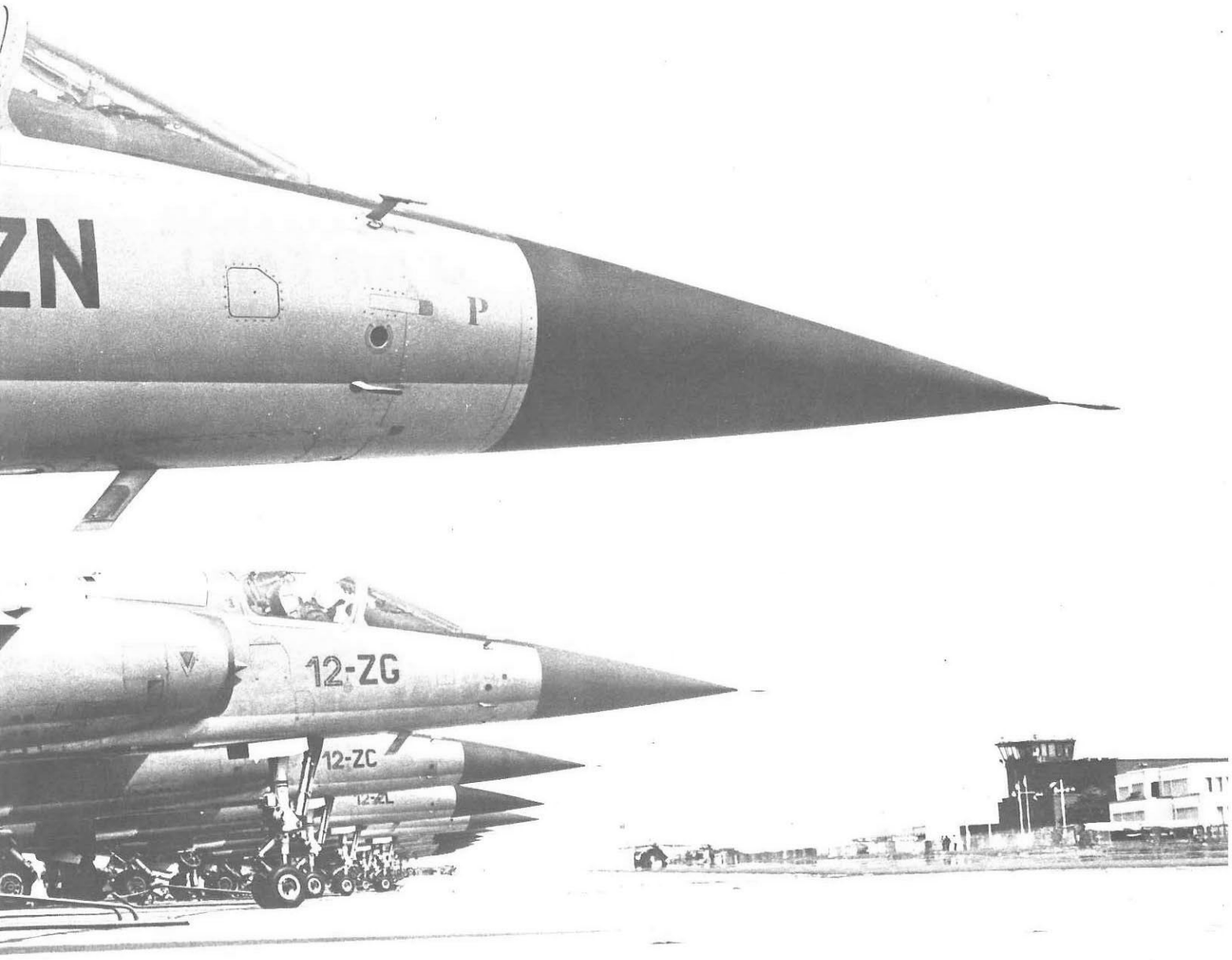
La passion du détail.

(NDLR)

Si le ciel nous réserve un peu de clémence, la saison des meetings aériens et journées « Portes Ouvertes » de l'Armée de l'Air 1979 sera un bon cru. Muni de son ou de ses appareils photographiques, avec le programme fourni dans notre N° 6 dans une poche (sans oublier celui concernant la Belgique, publié dans notre N° 7) et beaucoup de pellicules dans l'autre, chaque lecteur ou lectrice d'AIR FAN aura à coeur de se rendre sur les terrains pour photographier les nombreux aéronefs qui s'y trouvent, certains assez rares et venus de pays amis pour la circonstance. Le spectacle qui y est donné chaque année par nos aviateurs en vaut la peine. Alors quelle meilleure façon de montrer que nous apprécions leur travail et leur professionnalisme que de se déplacer pour l'occasion... Certains viendrons de loin et des coins les plus reculés de l'Hexagone pour voir les aéronefs militaires qu'ils n'auront jamais l'occasion de voir autrement, les autres viendront de Belgique et de Suisse, sans oublier les habituelles cohortes de « spotters » venus de tous les azimuts mais principalement des Iles Britanniques et des Pays-Bas.

Afin d'inciter les talents photographiques de nos lecteurs à se montrer en pleine lumière, la direction d'AIR FAN propose à chacun, à l'occasion des manifestations aéronautiques de la saison 1979, de participer à un concours photographique qui durera tout l'été et dont les premiers résultats seront publiés dans notre No. 9 de juillet, à paraître le 20 juin prochain. A partir de ce numéro, il sera offert tous les mois un abonnement gratuit aux deux meilleures photographies publiées. A la première primée, un abonnement d'un an, à la seconde, un abonnement de six mois.

Les critères de sélection des photographies (qui devront toutes être en NOIR & BLANC, de préférence, et à un format équivalent à environ 13 cm par 18) ne seront en aucun cas draconniens. Il suffira que les photos qui nous seront envoyées pour le concours soient de bonne qualité et représentent un sujet militaire intéressant. Il appartiendra à la Rédaction d'AIR FAN d'élire chaque mois les deux lauréats sur la base de critères qui tiendront compte, entre autres, de toutes les difficultés surmontées pour la



réalisation de la prise de vue, étant bien entendu qu'un aéronef en mouvement est plus difficile à photographier qu'un appareil simplement exposé dans un parc statique, et de l'originalité de la photo (que les personnes intéressées par ce concours se rassurent, les goûts de la Rédaction sont assez éclectiques en la matière pour laisser de multiples chances à chacun). D'une manière générale, cependant, les photos illustratives auront la préférence sur les photos purement artistiques (contre-jours, effets de lumières et flous artistiques) qui ont l'inconvénient, sauf cas d'espèce rare, de n'être artistique que par opposition à l'incapacité de certains à réaliser des clichés bien exposés et bien nets. Enfin, et pour tenir compte du fait qu'il n'est pas donné à tout le monde de savoir manier un appareil photo, AIR FAN se propose également de primer les meilleurs « dénicheurs » de documents rares concernant les pays francophones de la période 2e G.M. à nos jours. Dans tous les cas, les documents qui nous seront envoyés seront retournés à leurs auteurs (prière de prévoir l'affranchissement de retour) qu'ils aient été publiés ou non. En cas de photographies classées ex aequo, les deux lauréats recevront un abonnement d'un an pour les premiers et de six mois pour les autres. Dans tous les cas, les sujets photographiés ne devront représenter que des aéronefs militaires.

Alors, en attendant la participation de lecteurs nombreux, nous souhaitons à tous, dans l'intervalle, une bonne chasse et une bonne saison photographique en rappelant à ceux qui l'ignoreraient encore que le « Tiger Meet '79 » se déroulera cette année à Cambrai du 18 au 23 juin. Dès à présent la participation d'une dizaine de nations est attendue. Un superbe spectacle en perspective. Outre-Manche, enfin, les 23 et 24 juin, se tiendra à Greenham Common (près de Londres) l'International Air Tatoo organisé par le Fond de solidarité de la RAF. Le thème de cette année sera le 25e anniversaire du Lockheed C-130 « Hercules ». Plus de deux-cents avions militaires sont attendus, de même qu'une dizaine de patrouilles acrobatiques en provenance du monde entier. Encore un superbe spectacle en perspective !

Jean-Michel Guhl

Retenez dès aujourd'hui
chez votre dépositaire habituel

Aviation MAGAZINE INTERNATIONAL

nº 755 du 1er juin 1979

Spécial Salon

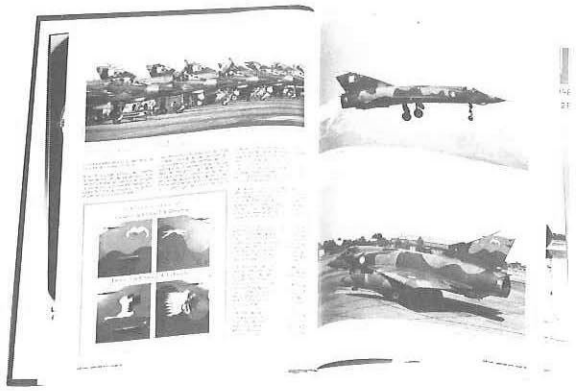
- Le potentiel aérospatial des 25 pays exposants
- Révélations sur le « Mirage » 4000
- Sachez tout sur les bas tarifs aériens
- Combien coûte un avion d'amateur
- L'épopée des « Mirage » Delta
- Les nouveautés du Musée de l'Air du Bourget

244 pages
dont 80 en couleurs

En vente partout
12 F seulement

350 photos

Un numéro exceptionnel !



CONSERVEZ VOTRE COLLECTION D'AIR FAN !

SOUS ECRIN OU RELIURE
(pouvant contenir 12 numéros)

France = 25 F franco de port
Etranger = 28 F franco de port

Veuillez m'expédier :
..... écrin (s) ou ..... reliure (s)
Ci-joint mon règlement par :
- C.C.P.
- Chèque bancaire } à l'ordre d'EDIMAT
- I.M.O.

AIR FAN 48 boulevard des Batignolles
75017 PARIS, France

RETOURS DE MANIVELLE

Le courrier des lecteurs

Lecteur fidèle de votre revue depuis son tout premier numéro je me suis réjoui de voir au fil des mois la qualité générale de l'impression d'AIR FAN s'affiner au point, dans le N° 6, d'être comparable - avec peut-être un peu moins d'éclat - à ce que produisent les meilleures revues aéronautiques japonaises du style KOKU-FAN, AIRE-VIEW ou AIR JOURNAL, mais voilà, est-ce ou non particulier aux trois exemplaires du N° 7 que j'ai acheté (il faut dire que je fais pas mal de découpages...) mais j'ai constaté une certaine dégradation dans la qualité de l'impression de ce numéro. Pour trouver un exemplaire vraiment potable du N° 7, j'ai dû, en effet, faire plusieurs boutiques de Toulouse. Ah ! quelle misère, par exemple que les F-15 illustrés à la page 42... J'ai cru retrouver là un exemplaire de vues stéréoscopiques comme on en faisait paraître autrefois dans les revues de jeunes. Je souhaite vraiment que ce genre de « blague » dont le lecteur aérophile passionné est la première et seule victime n'est qu'un cas d'espèce qui ne se reproduira plus à l'avenir ; 12 Francs pour une revue, c'est un prix correct pour des photos bien nettes et bien imprimées, c'est par contre excessif pour se faire servir une « barrette » de photos floues comme en produisent d'abondance vos concurrents les plus directs.

Faut-il vraiment se résigner à croire que les revues aéronautiques françaises sont incapables de fournir des documents photographiques nets et hauts en couleurs alors qu'il suffit d'acheter des revues de fesse pour constater que la chair y est reproduite avec une finesse et une netteté à nulles autres pareilles.

Allons ne nous faites pas croire que les revues de fesse nationales sont aussi imprimées au Japon ou que les formes rosées qu'elles renferment sont plus faciles à reproduire sur papier que les formes argentées ou camouflées d'un avion de combat ! Faudra-t-il, alors, attendre que les avions soient peints en rose pour être sûr qu'une revue française imprimée en France nous serve régulièrement des photos en couleurs nettes et sans décalages... Il est tout de même rageant de constater pour moi qui, en particulier, suis abonné à une bonne demi-douzaine de revues japonaises, de constater que les photos de M. J.-M. Guhl que l'on trouve dans KOKU-FAN, par exemple, sont régulièrement somptueuses alors que les mêmes publiées dans AIR FAN ont déjà du plomb dans l'aile... Il est tout de même dommage de « bousiller » de la sorte des sujets aussi intéressants et tellement hors de la grisaille des autres revues que les T-33 de l'Ecole de Chasse, les Siko-corico (pour moi qui ai fait mon service militaire dans les commandos-marine, j'étais persuadé que les HSS étaient bleu marine...) ou les F-15 d'Holloman.

Que toutes ces critiques ne vous empêchent pas de continuer le bon travail que fait votre rédaction. Je les veux véritablement constructives et c'est peut-être parce que je considérais déjà AIR FAN comme la meilleure revue aéronautique européenne (et particulièrement à mon goût) qu'une réaction de possessivité extrême, motivée par une baisse de qualité évidente de l'impression générale du N° 7, a entraîné cette réaction épistolaire que je souhaite pas trop démoralisante pour votre équipe. Un dernier mot, enfin : évitez-donc de donner trop dans le « cocorico ». Cinquante pour cents français, cinquante pour cents international c'est la proportion idéale. Ne vous laissez pas trop influencer par les lecteurs qui ne veulent pas d'avions américains, anglais ou autres dans les pages d'AIR FAN. Laissez-donc tous ces « chiraquiens » en puissance s'enliser dans leurs chimères bleu-blanc-rouge, l'aviation militaire n'est pas une aventure seulement française. Il est plaisant de voir autre chose, ne serait-ce que pour pouvoir mieux apprécier, par comparaison, la spécificité de l'aviation française.

M.P. Pradet-Balade
31000 Toulouse

AIR FAN : Il est difficile de répondre à une lettre telle que la vôtre qui soulève des points auxquels nous nous heurtons régulièrement. L'impression des clichés couleurs semble être la pierre d'achoppement contre laquelle viennent buter tous les intermédiaires qui se trouvent sur le chemin qui va de la rédaction d'AIR FAN aux lecteurs. Il nous est difficile de contrôler le processus dans sa totalité. Si nous rédigeons et produisons la matière du journal, nous ne le fabriquons malheureusement pas. Ce travail est fait par un autre qui n'a pas forcément la même vue sur la question que nous. En ce qui concerne la comparaison avec les revues de f..., elle est originale et prouve, en effet, que l'on peut probablement faire aussi bien en France qu'en Extrême-Orient ; en ce qui concerne l'impression couleurs, entendons-nous bien... Pour ce qui est de la matière rédactionnelle, effectivement, consacrer 50 % du contenu du journal à l'aviation française est idéal. Il faut penser à nos lecteurs belges (environ un lecteur d'AIR FAN sur cinq) qui aimeraient bien que de temps en temps on parle un peu de leur propre aviation et puis à tous les autres qui s'intéressent aussi à ce qui se passe en dehors de l'Hexagone et notamment Outre-Atlantique. Alors 50 % de sujets non-français c'est également idéal pour nous car cela nous permet d'aller voir un peu ce qui se passe ailleurs et de vous en ramener des sujets hors des sentiers battus.

Nous avons eu la joie et la surprise de constater depuis quelques mois, l'apparition de plusieurs revues traitant de l'aéronautique. Nous savons très bien qu'un éditeur doit tenir compte des goûts et des besoins d'une gamme très variée de lecteurs. Que ce soit le jeune débutant qui doit tout apprendre de A à Z de ceux qui ont déjà de bonnes connaissances et enfin, les spécialistes. Certaines revues d'un âge respectable, élargissent leurs champ d'action à tout ce qui touche l'aéronautique de près ou de loin, ce qui offre bien entendu à ces éditeurs un nombre accru de lecteurs. Hélas, la quantité ne dit pas obligatoirement qualité.

Dans le cas précis d'AIR FAN : très bon début (en espérant que cela dure !). Un très grand coup de chapeau sur les articles de l'Aéro en Indochine, cela mériterait d'être publié en petite brochure avec cartes, un nombre accru de photos (dont celles d'avions cités, mais non illustrés) et profils en couleurs. Bien aussi, l'article sur les T-6 en Algérie, les G.91 en Afrique, le Sky, le HSS, Kolwezi... Ce que nous reprochons aux revues en général, c'est leur manque d'imagination. Certes il est facile de critiquer, mais le lecteur, en achetant sa revue est en droit de trouver du neuf. Voilà trente ans que la dernière guerre est finie et on nous rabache toujours les mêmes sujets, le 109, le Spit, le B-17, le FW 190, le He111, le Ju 87 en plan trois vues, en vues éclatées, etc. Depuis la fin de la dernière guerre l'aviation a évoluée. Au cours de nombreux conflits plus ou moins importants, elle est entrée en action. Vous avez fait un travail magistral en parlant de l'activité de l'Aéro en Indo, c'est très bien car cela n'avait jamais été fait. ÇA C'EST DE L'IMAGINATION ! Le même travail sur l'Armée de l'Air serait des plus intéressants.

Parmi les conflits contemporains, nous avons la Guerre de Corée, traitée récemment aux U.S.A., l'Algérie, le Biafra, l'opération de Suez, les guerres israëliennes, les armées de l'air marocaine et mauritanienne contre le Polisario, la Guerre Ethiopie/Somalie, la Rhodésie, l'Angola, la Chine et le Vietnam...

Est-ce qu'il va falloir attendre trente ans pour lire des articles sur ces sujets ? Nous sommes de nos jours au cœur d'une actualité internationale en ébullition. Quand des conflits éclatent, pourquoi ne pas écrire des articles où il serait fait état des forces et du matériel en présence, avec cartes, tableaux, etc. Oui, ce que le lecteur attend d'une revue, ce n'est pas une autre couverture et un autre titre, et plus ou moins les mêmes articles, c'est autre chose. Nous attendons une revue dynamique qui nous sorte du train-train habituel. L'aviation est liée à l'histoire, la Luftwaffe, la R.A.F., l'Armée de l'Air, etc. c'est bien joli, mais il y a eu d'autres armées qui restent dans l'ombre, la Grèce, l'Irak, la Thaïlande, la Chine, la Roumanie, la Guerre russo-japonaise. L'aviation mandchoue, les Philippines. L'aviation italienne en Ethiopie, en Albanie, en Russie, en Grèce. L'aviation bulgare, yougoslave, etc.

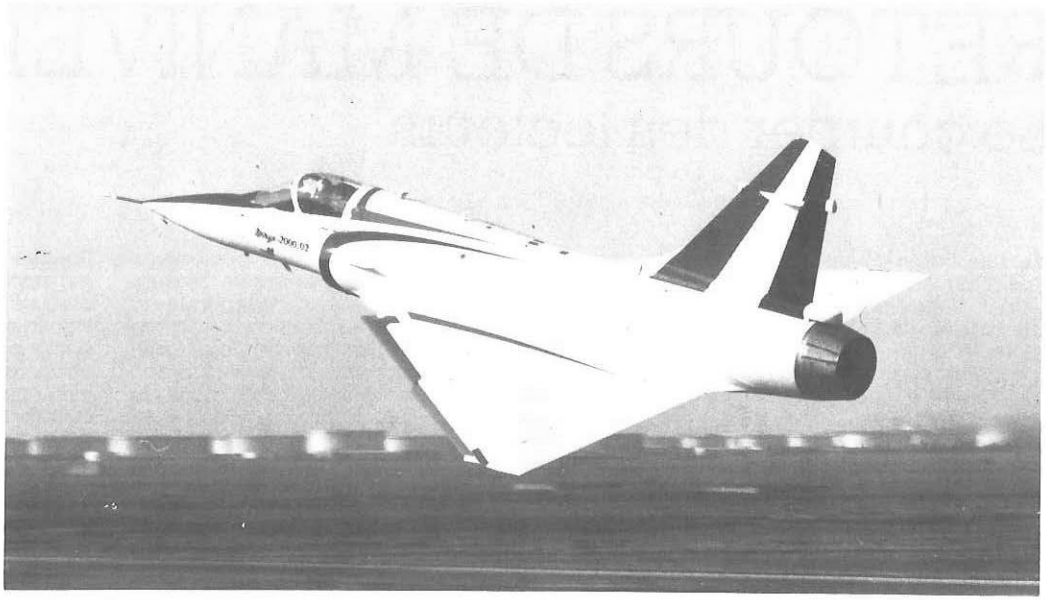
Oui monsieur, le lecteur est exigeant, vos premiers numéros vous mettent en première place dans le choix des revues, mais le lecteur se méfie toujours de ces départs en flèches. La valeur et la popularité d'une revue n'est jamais due à la facilité.

Nous savons que nous faisons des doléances très exigentes, mais nous nous exprimons ouvertement et du fond du cœur.

M. J.-J. Ordan
06100 Nice

AIR FAN : vous devez vous en douter, Chinois, Viet-Namiens, Rhodésiens, Angolais, etc... n'attendent que notre venue pour nous faire faire un tour guidé de leurs bases militaires. Que dire des Irakiens, Israëliens et autres... nous sommes débordés d'invitations.

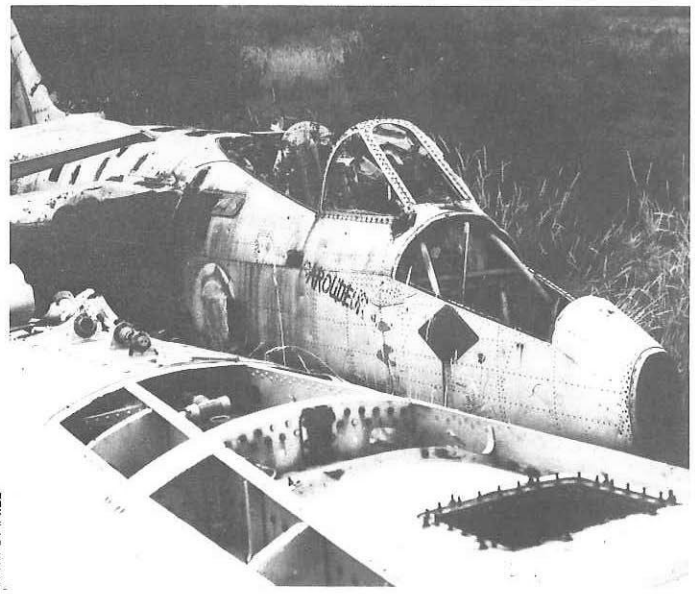
ACTU-A
-ACTU-
U-ACTU



Mirage 2000 Mirage 4000 au salon du Bourget

Tout récemment, le 26 avril dernier, le troisième prototype (N° 03) du Mirage 2000 a commencé ses essais en vol à Istres aux mains du pilote d'essais Guy Mitaux-Maurouard. Ce nouvel avion, qui se distingue de ses deux précédents frères par une nouvelle dérive au dessin plus proche de celle des Mirage originaux, a atteint la vitesse de Mach 1,5 (une fois et demi la vitesse du son) dès son premier vol. Un quatrième prototype devrait prendre l'air au début de l'année prochaine, tandis qu'un Mirage 2000 biplace, à l'heure actuelle en cours de fabrication, est prévu pour voler d'ici un an. Le Mirage 4000, de son côté, poursuit ses esais depuis son premier vol effectué le 9 mars dernier aux mains du pilote d'essais Jean-Marie Saget. Les deux nouveaux Mirage de Dassault-Breguet seront présentés au prochain Salon du Bourget pour la première fois devant le public français.

Un SE 5000 "Baroudeur" sauvé par "Ailes Anciennes"



J.-M. DANIEL

En juin 1978, une équipe de l'Association « Ailes Anciennes » repérait cinq épaves de SE 5000 « Baroudeur » dans un terrain vague de la Base Aérienne de Cazaux. A la suite de négociations avec le CEV suivies d'une réponse positive de cet organime, « Ailes Anciennes » obtenait le feu vert pour sauver un des SE 5000 pour le Musée de l'Air. La cellule du « Baroudeur » N° 03 «V» était ainsi acheminée vers le Bourget grâce à l'aide bénévole de la société de transports routiers VAS. L'épave récupérée est en piteux état, elle sera cependant exposée ainsi dans les locaux d'« Ailes Anciennes » au Bourget avant sa restauration pour le compte du Musée national où le « Baroudeur » trouvera la place qui lui est due et que l'on allait oublier, faute d'intérêt officiel.

J.-M. DANIEL

A. CROSNIER

L'Alpha Jet entre en service

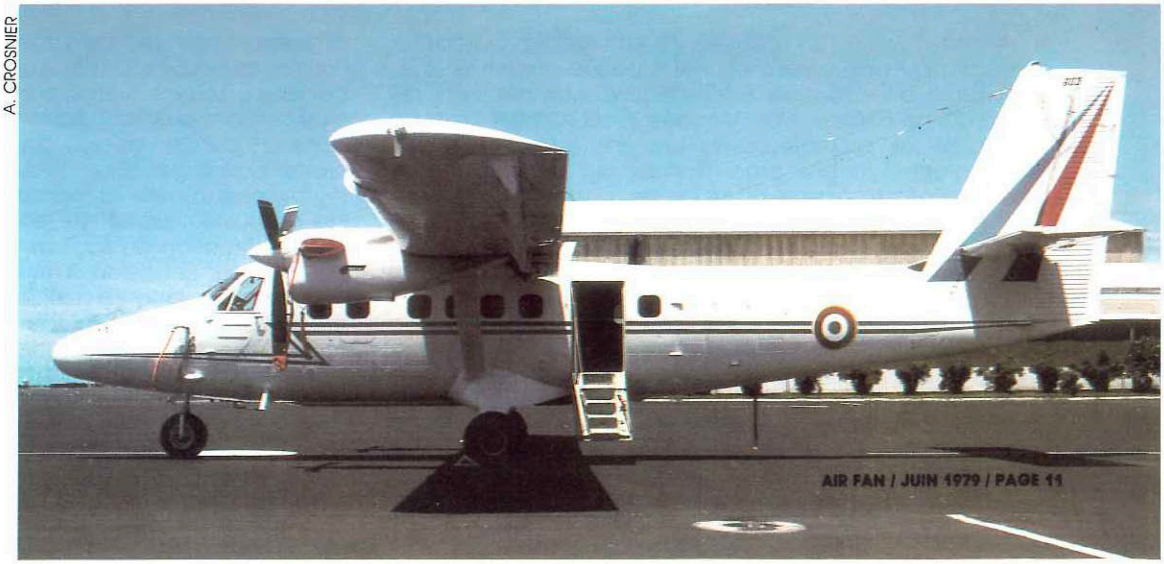
La formation sur Alpha Jet des six premiers pilotes-moniteurs de l'Ecole de Chasse vient de s'achever, au sein du C.E.A.M. de Mont-de-Marsan, sur les cinq appareils de ce type déjà perçus par le Groupement Ecole 314.

De leur côté les pilotes-moniteurs de la Forcé Aérienne Belge ont depuis quelques semaines, tout comme leurs collègues français, commencé leur transformation sur ce nouvel avion école franco-allemand. Le Centre de Perfectionnement de la FAéB basé à Brustem-St. Trond va en effet commencer, dès septembre prochain, à former de nouvelles promotions de pilotes sur cet appareil alors que jusqu'à présent cette formation était assurée sur Fouga Magister et Lockheed T-33.

Un DHC-6 à l'ETOM 82

Le De Havilland Canada « Twin Otter » perçu en décembre dernier à Tahiti par l'ETOM 82, va maintenant permettre à cette unité d'assurer les liaisons et EVASAN dans les atolls où, faute de piste suffisamment longue, ne pouvaient précédemment intervenir ses « Caravelle ». Il s'agit de l'appareil N° 603, sorti de chaîne le 1er novembre 1978 et pris en compte le 25 du même mois.

A. CROSNIER



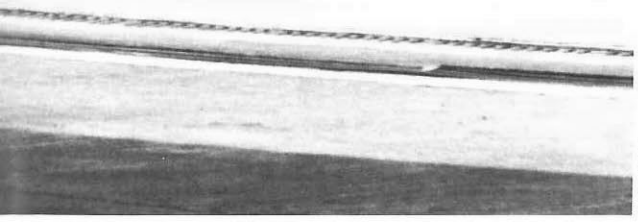
par Jean-Michel Guhl

Zone Zoulou, 21 heures 35, un pilote harnaché grimpe prestement l'échelle posée contre le fuselage d'un Mirage F.1C décoré aux couleurs de l'Escadron de Chasse 1/5 « Vendée ». La nuit est presque tombée et les projecteurs du hangar éclairent l'avion bleuté d'une lumière crue. Tandis qu'un mécanicien l'assiste, le pilote termine de se brêler, chaque sangle serrée le rendant, seconde après seconde, plus solidaire de l'avion sur lequel il va, dans quelques instants, troubler du grondement de son turboréacteur 9K50 le silence vespéral de la campagne provençale.

Son casque maintenant posé, son masque à oxygène serré contre son visage, le pilote regarde une dernière fois en face son mécanicien qui referme avec hâte la verrière de l'avion. Le moteur démarre dans un sifflement sourd, tandis que le pilote balaye d'un coup d'oeil rapide l'ensemble de ses instruments... Régime normal atteint, l'avion va pouvoir partir. Autour de l'avion le mécanicien, s'affaire... Les dernières prises et cordons sont enlevés et c'est l'instant crucial... Sur un signe du « mécano » le pilote dans un dernier acquis de conscience tourne la tête à droite, puis à gauche... RAS. Frein de parking enlevé, une légère pression sur la manette et l'avion à la derive décorée du buste casqué de Jehanne d'Arc s'enfonce dans la nuit en direction du seuil de piste dont les lumières brillent au loin. Pour cet avion, il n'y aura pas d'arrêt sage en bout de bande, en attente de l'ordre du contôleur local d'aérodrome, car l'avion « Zoulou » a toutes les priorités. L'avion qui va décoller n'a pas une seconde à perdre, sa tâche est dans le ciel... sa mission : intercepter le « spot » inconnu que les radars de la défense aérienne suivent depuis plusieurs minutes.

Armé, plein complet, verrière ouverte, un Mirage F.1C-200 de la 5e Escadre de Chasse en alerte « Zoulou » sur la B.A. 115 d'Orange.

Armed, tanks filled, hood open, a Mirage F.1C-200 of the Armée de l'Air 5th Fighter Wing stands on alert at Orange A.B



J.-M. GUHL

IMPLANTATION DES UNITES NAVIGANTES DU CAFDA
(Les Bases Aériennes où sont implantées des unités navigantes sont indiquées par une étoile).

LA DEFENSE AERIENNE FRANÇAISE

Les escadres de chasse du Commandement Air des Forces de Défense Aérienne en 1979

J.-M. GUHL

O. SAUVAYRE

J.-M. GUHL

A. CROSNIER

A. CROSNIER

Page ci-contre : Un Mirage F.1C-200 de l'Escadron de Chasse 1/5 « Vendée » vu devant son abri bétonné individuel sur la B.A. 115 d'Orange-Caritat ; l'avion est équipé d'une perche fixe de ravitaillement en vol et de deux missiles MATRA 550 « Magic ». **Au centre,** Un Mirage F.1C-200 de l'E.C. 2/5 « Ile-de-France » (sans sa perche) photographié avec une paire de missiles MATRA R. 530 montée sous les ailes. En bas, les Mirages F.1C de l'E.C. 2/12 « Cornouaille » bien alignés sur leur parking de la B.A. 103 de Cambrai. **Ci-dessus,** des Mirage IIIC de l'E.C. 2/10 « Seine » dans un alvéole boisé de la B.A. 110 de Creil. On note qu'en 1979 les avions peints en bleu « F.1 » voisinent encore avec les avions alu. **Ci-dessous,** des Mirage F.1C de l'E.C. 1/12 « Cambrésis » vu côté SPA 89.

Opposite page : a Mirage F.1C-200 of Escadron de Chasse 1/5 « Vendée » seen in front of one of the Orange Air Base concrete hangarettes ; the aircraft is armed with a pair of MATRA 550 air-to-air missiles. All of the series 200 Mirage F.1Cs can be fitted with a fixed in-flight refuelling probe as shown here. The other Mirage F.1C-200 of EC 2/5 « Ile-de-France », illustrated on the centre picture, is shown devoid of refuelling probe but armed with a pair of MATRA R.530 AAM. Bottom picture shows Mirage F.1Cs of EC 2/12 on their Cambrai AB flightline. ***This page, above picture,*** *Mirage IIICs of EC 2/10 « Seine » in their Creil AB wooded dispersal.* ***Bottom photograph,*** *a quartet of EC 1/12 « Cambrésis » Mirage F.1Cs at Cambrai.*

O. SAUVAYRE

E.C.P.A.

La 5e Escadre de Chasse est la seule du CAFDA à mettre en œuvre des Mirage F.1C-200 ravitaillable en vol.
the 5th Fighter Wing (French AF) is the sole air defence unit to operate Mirage F.1 C-200 (with in-flight refuelling capability).

Pour les avions des escadres de chasse dépendant du CAFDA (Commandement Air des Forces de Défense Aérienne), une mission comme celle-là, c'est la routine car l'intervention sur alerte est leur mission première.

En temps de paix, il s'agit d'assurer la police du ciel, c'est-à-dire d'aller identifier en vol les aéronefs inconnus. Pour ce faire, un certain nombre d'avions sont maintenus en permanence en alerte. Sur plus de 500.000 avions qui pénètrent annuellement au-dessus du territoire national, seuls cinquante environ ne sont pas identifiés au moment de leur passage à la frontière mais sont tous reconnus après interception par ces avions en alerte.

En temps de guerre, il faut s'opposer à la pénétration des raids ennemis en les interceptant et en les détruisant. Pour garantir l'efficacité des interventions, il est indispensable d'avoir une parfaite maîtrise du matériel hautement complexe utilisé et de suivre un entraînement sans relâche qui seul, permet d'acquérir et de développer les automatismes nécesssaires au maintien d'une bonne aptitude opérationnelle.

Les moyens d'intervention

Les intercepteurs de la Défense Aérienne sont des appareils aux performances élevées, possédant un équipement électronique et un armement sophistiqués, ils sont capables d'opérer par toutes conditions atmosphériques, depuis les plus basses jusqu'aux très hautes altitudes.

Les unités de chasse sont maintenant toutes équipées de Mirage F.1C à l'exception d'une escadre de Mirage III C, dont le rééquipement en avions du premier type devrait être effectif dès le début des années quatre-vingt.

Le Mirage F.1C produit par AMD-BA valorise considérablement les capacités de la Défense Aérienne grâce aux performances de son radar de bord, à son autonomie importante et à sa possibilité d'utiliser des pistes relativement courtes. Il dispose d'un armement puissant et efficace à base de missiles air-air, notamment MATRA 550 « Magic »,pour les courtes portées et MATRA Super 530, pour les grandes distances.

De plus, peuvent être mis à la disposition de la Défense Aérienne un certain nombre d'escadrons de Mirage III E de la Force Aérienne Tactique, ainsi que des Crusader de l'Aéronautique Navale, lorsqu'ils ne sont pas embarqués. Les performances des avions sont fondamentales en combat. Cependant, même de nos jours, les qualités traditionnelles du pilote de chasse demeurent essentielles. La variété des situations de combat est, en effet, infinie. Si le pilote dispose d'équipements nombreux et perfectionnés (radar de bord, viseur, armement) qui multiplient son efficacité, il doit néanmoins et toujours faire preuve de grandes qualités de coup d'oeil, de jugement, d'intuition, d'endurance physique et morale. Autant de qualités qui demandent un entraînement régulier et complet.

Dans le détail, en 1979, les moyens d'intervention du CAFDA dépendent largement de ses quatre unités navigantes assignées, à savoir les 5e, 12e, et 30e Escadres de Chasse dotées de Mirage F.1C et de la 10e Escadre de Chasse équipée de Mirage IIIC.

La 5e Escadre de Chasse

La 5e Escadre de Chasse installée en Provence sur la Base Aérienne 115 d'Orange-Caritat est actuellement composée de deux escadrons, les EC 1/5 et 2/5. L'Escadron de Chasse 1/5 « Vendée » héritier du G.C. II/6 « Travail » créé en 1944 est équipé de Mirage F.1C depuis le mois d'avril 1975 ; ses insignes de tradition sont la SPA 26 « Cigogne » et la SPA 124 « Jehanne d'Arc ».

L'Escadron de Chasse 2/5 « Ile-de-France », lui, est héritier du G.C. I/9 « Limousin » (créé en 1944). Il a reçu ses premiers Mirage F.1C en janvier 1976. La décoration particulière des dérives de ses avions aux couleurs du blason de la province d'Ile-de-France est l'œuvre de Mme Marc Rostaing, l'épouse d'un des membres du comité de rédaction d'AIR FAN.

En 1980-81 devrait renaître au sein de la 5e Escadre, l'ancien EC 3/5 « Comtat-Venaissin ».

La 10e Escadre de Chasse

La 10e Escadre de Chasse basée sur la B.A. 110 de Creil dans l'Oise est aujourd'hui composée de trois escadrons de Mirage III C dont deux seulement sont affectés à la défense aérienne du territoire, la troisième, l'EC 3/10 « Vexin » créé en 1978, étant détaché en permanence en République de Djibouti sur la B.A. 188.

L'Escadron de Chasse 1/10 « Valois » aux insignes de traditions de la SPA 84 « Renard » et de la SPA 93 « Col Vert » est issu de l'ancien escadron « Parisis » dissous sur Mystère II C en 1958. Après avoir volé sur Super Mystère B.2, il a reçu ses premiers Mirage III C en provenance de la 5e Escadre en août 1975.

L'Escadron de Chasse 2/10 « Seine » quant à lui est l'héritier du « Cercle de Chasse de Paris » d'avant-guerre dont il perpétue les traditions. Il est équipé de Mirage III C depuis 1968.

La 12e Escadre de Chasse

La 12e Escadre de Chasse implantée dans le Nord-Pas-de-Calais sur la B.A. 103 de Cambrai-Epinoy est aujourd'hui composée de deux escadrons, les EC 1/12 et 2/12. L'Escadron de Chasse 1/12 « Cambrésis » aux traditions qui remontent à la 1ère G.M. est équipé de F.1 depuis octobre 1977. Cet escadron dominé par la notoriété des « Tigres » de la SPA 162, comporte également une seconde esca-

drille, la SPA 89 « Guêpe ». Les peintures de guerre qui sont aujourd'hui celles du 1/12 ont été adoptées au temps où le Cdt Michel Gachelin commandait l'escadron ; elles sont l'œuvre d'un aérophile militaire connu, le Sgt Jean-Jacques Petit.

L'E.C. 2/12 « Cornouaille » de son côté est un escadron plus jeune qui aura 25 ans à la fin de l'année. Il a reçu ses premiers F.1 en octobre 1976. Ses avions sont décorés des insignes d'escadrilles du « Dogue » et du « Scorpion ».

La 30e Escadre de Chasse

Quatrième et dernière escadre du CAFDA, la 30e Escadre de Chasse est implantée sur la B.A. 112 de Reims-Champagne. Composée de trois escadrons à l'époque où elle volait sur intercepteur tous-temps Vautour II N, elle ne compte plus aujourd'hui que deux escadrons, les EC 2/30 « Normandie-Niémen » et 3/30 « Lorraine » deux unités au passé prestigieux issues directement des Groupes des Forces Aériennes Françaises Libres de la 2e G.M. Les EC 2/30 et 3/30 ont été les premiers escadrons de l'Armée de l'Air à recevoir des Mirage F.1C en 1973 et 1974.

Un système d'armes très performant

Grâce à ses F.1 surtout, le CAFDA est à même de faire face, aujourd'hui, à toutes les menaces aériennes, notamment à cause de son système d'armes très complet qui comporte des missiles air-air parmi les plus performants (MATRA 550 et Super 530) sans oublier ses deux canons DEFA-553 de 30 mm capables de tirer 50 obus par seconde sur une trajectoire très tendue.

Au coeur du système d'armes du Mirage F.1C on trouve le radar Cyrano IV, un radar parmi les plus modernes actuellement en service et dont les premiers essais remontent à moins de dix ans.

Le système de navigation et d'attaque du Mirage F.1 est organisé en effet autour du radar frontal multifonctions Cyrano IV et d'un système de visualisation tête-haute (HUD) type 196 développés tous deux par Thomson-CSF. Le système de base Cyrano IV tel qu'il est monté actuellement sur les F.1C de l'Armée de l'Air permet principalement :

O. SAUVAYRE

Un Mirage III C de l'E.C. 1/10 en alerte sur la base de Creil.
A Mirage III C of EC 1/10 in the « Zulu » alert zone at Creil AB.

- la détection et la poursuite tous-temps automatique d'avions hostiles évoluant à toutes altitudes (dans un champ de ± 60° en azimut et ± 30° en site) ;
- le calcul de la trajectoire optimale de l'avion et des ordres de tir (automatiques ou manuels) pour des missiles air-air à autodirecteur, à haute et moyenne altitudes par tous les temps (R.530 et Super 530) ;
- et le calcul et la poursuite jusqu'au tir avec canons, à vue et en aveugle, et le tir « au passage », ces deux dernières fonctions étant sans aucun doute parmi les plus novatrices apportées à un avion de combat de conception française depuis le vénérable biréacteur SNCASO Vautour II N qui fit les beaux jours de la Défense aérienne française de 1958 à 1973 et qui fut le premier avion de chasse tous-temps français à pouvoir, dans une certaine mesure, pratiquer le tir au canon « en aveugle ».

Le Cyrano IV est un radar à impulsions miniaturisé conçu selon une technologie moderne faisant largement appel aux circuits intégrés et qui conporte plus de 3 000 composants électroniques notamment. Par rapport aux Cyrano I bis et II des Mirage III C et E, le Cyrano IV apporte un nom-

Ambiance de « travail » à la 12e Escadre.
A group of EC 2/12 Mirage F.1C in their Cambrai AB lair.

J.-M. GUHL

O. SAUVAYRE

A. CROSNIER

Page ci-contre : un Mirge F.1C de l'Escadron de Chasse 2/30 « Normandie-Niémen » vu quelques instants avant le décollage ; l'avion est équipé de deux missiles MATRA 550 « Magic » inertes à autodirecteurs infrarouges actifs utilisés pour l'acquisition de cibles lors d'exercices de combat aérien. Au centre, une paire de Mirage F.1C de l'Escadron de Chasse 3/30 « Lorraine » sur leur parking de la B.A. 112 de Reims. La décoration actuelle des avions du 3/30 reprend, sous forme stylisée, les armes traditionnelles du blason de la Lorraine, c'est-à-dire, trois alérions blancs sur une bande rouge dans un écu jaune. En bas, affectés à la défense de l'espace aérien de la République de Djibouti, les Mirage IIIC de l'Escadron de Chasse 3/10 « Vexin » basés sur la B.A. 188 appartiennent organiquement au CAFDA bien qu'ils ne participent à proprement parler pas à la défense de l'espace aérien français.

Opposite page : *a Mirage F.1C belonging to Escadron de Chasse 2/30 « Normandie-Niémen ». Seen a few seconds before take-off this aircraft is equipped with a pair of wing tip-mounted MATRA 550 « Magic » AAM. Blue painted missiles are inert weapons fitted with active infrared homing heads used for target acquisition during interception drills. Centre picture, two Mirage F.1Cs of EC 3/30 « Lorraine » seen on the Rheims Air Base flightline. The two squadrons of the 30th Fighter Wing were the first to receive Mirage F.1s late in 1973. Bottom, also theoretically part of the French air defence organization, the Mirage IIICs EC 3/10 « Vexin » are permanently based in Djibouti to provide aerial cover for the young African Republic of Djibouti. The Mirage IIICs of that overseas squadron of the Armée the l'Air are peculiar in that they are the only air defense aircraft of the French Air Force to be camouflaged and to sport the new low visibility roundel.*

bre substantiel d'avantages parmi lesquels : une amélioration importante des performances (portées très accrue, mode de traitement du signal plus élaboré, en particulier), une fiabilité accrue dans le rapport de 1 à 5 malgré une très nette augmentation de complexité des systèmes, une meilleure consommation énergétique réduite dans un rapport d'un quart, une notable diminution de poids, un système de test intégré (BITE) capable de contrôler à tout moment l'état général du radar, etc., sans compter une très large possibilité d'actualisation et d'amélioration de celui-ci par sa capacité intrinsèque à recevoir, dès sa conception initiale, un certain nombre de fonctions supplémentaires. Parmi celles-ci, soulignons notamment des options telles que : dispositifs d'élimination d'échos fixes pour le combat à basse altitude, la découpe iso-altitude, le suivi-de-terrain, la cartographie, la percée aveugle, la télémétrie air-sol et également certains dispositifs ECCM de « durcissement » au brouillage électronique offensif. A ce sujet, il faut souligner que même en version de base le Cyrano IV dispose d'un système d'auto-protection au brouillage électronique suffisant pour lui permettre de poursuivre un appareil hostile utilisant des moyens ECM.

Ainsi équipés, les Mirage F.1C veillent jour et nuit, parés à intercepter tout intrus pénétrant dans l'espace aérien français...

O. SAUVAYRE

Ci-dessus, l'« œil » du Mirage F.1C dévoilé ! dépourvu de la pointe avant très profilée, ce Mirage F.1C de l'Escadron de Chasse 3/30 « Lorraine » est livré aux mains expertes du personnel au sol de l'unité, lors d'une campagne de tir estivale à Solenzara. La maintenance du matériel électronique s'effectue généralement à l'intérieur lorsque le 3/30 est à Reims, mais en Corse, l'été, les risques de pluie sont assez rares alors on aère les « boites noires ».

Above, the « eye » of the Mirage F.1C unveiled ! Devoid of its pointed radome, this Mirage F.1C of Escadron de Chasse 3/30 is being looked after by the expert eyes of the ground radio-technicians while on a Summer shooting session in Solenzara Air Base. This type of maintenance is more normaly done in the hangars when EC 3/30's aircraft are at their Rheims home-base, but during Summertime in Corsica rainfalls do not occur very often.

Ci-dessous, des armuriers de l'Escadron de Chasse 1/12 « Cambrésis » installent des casiers d'obus de 30 mm

Bottom, ground crews belonging to Escadron de Chasse 1/12 are seen loading a Mirage F.1C with live ammunition

O. SAUVAYRE

DE KAROUBA

R BAIL

Un périple à travers les Bases Aéronavales d'Afrique Française du Nord dans les années cinquante-soixante.

par René Bail

Dans les précédents articles nous avons souvent cité les noms des bases aéronavales françaises en Afrique du Nord, sans plus insister sur leur implantation. Aussi, pour nos jeunes lecteurs qui n'ont pas eu la possibilité de les connaître, comme pour les plus « anciens » qui, avec les années voient leurs souvenirs s'estomper, avons-nous jugé utile de refranchir la Méditerranée pour les entrainer, aux alentours de 1950-60 dans une tournée de l'A.F.N. afin d'y visiter particulièrement nos anciennes bases de l'Aéronautique Navale.

En Tunisie

- « Bizerte Airport de Fox-trot Delta Echo... Autorisation de pénétrer dans le circuit. Vous demande les consignes pour l'atterrissage... »

En venant de la mer, nous apercevons Bizerte droit devant nous. La ville est coupée en deux par un chenal assez large, à droite, le port marchand, la vieille ville et, après une longue avenue bordée de palmiers, les quartiers résidentiels. A gauche du chenal, reliés par un service de transbordeurs, on trouve d'autres quartiers à maisons basses, sauf du côté des plages bordées d'immeubles plus élevés.

L'avion survolant le chenal, on distingue, au bout de celui-ci, sur la gauche, la Baie des Carrières, avec ses ateliers souterrains **(1)** ; au-dessus, sur les falaises, quelques jolies villas. Plus au loin on aperçoit la localité de Menzel Abderhamane. Sur la droite, tandis qu'on avance, les grands silos des cimenteries, s'élancent vers le ciel, nous arrivons au village de La Pêcherie et juste derrière, la Base Aéronavale de... enfin, avant c'était Karouba... et, de l'autre côté des pistes, la base de l'Armée de l'Air de Sidi Ahmed.

Créée il y a maintenant cinquante ans, Karouba était une de nos plus vieilles bases d'Afrique du Nord. A La Pêcherie, la Marine Nationale avait installé les différents services de l'Etat-Major de la Marine en Tunisie, les logements de l'Amiral et tous les bâtiments de l'Unité-Marine « Baie Pontie » avec ses appontements pour les bateaux affectés ou en escale.

R.BAIL

Le Siebel NC 701 « Martinet », immatriculé BZ-11 (BZ pour Bizerte), de la S.E.S. Tunisie. Les capots-moteurs de l'avion étaient peints en vert, de même que les saumons

The sole NC 701 used by the Karouba liaison flight in the late fifties.

Quelques centaines de mètres plus loin, la baie s'élargit encore plus. Nous sommes devant les quais de la base de Karouba. Face à ces quais, sur la droite, les hangars hydravions avec la grande grue près du plan d'eau. En allant vers la gauche, les hangars des entrepôts, le bâtiment commandement, comprenant les services Opérations, Transmissions et Administratifs, puis, entourés de palmiers, les carrés et logements des officiers ainsi que la villa du commandant. En suivant toujours les quais, nous arrivons aux appontements sud capables de recevoir de petits porte-avions. En permanence, on trouve là les embarcations du service « hydro », toujours parées pour les manoeuvres hydravion.

Au milieu de la base filent plusieurs allées bordées de palmiers qui mènent aux différents postes des officiers-mariniers et hommes d'équipage, aux Services Technique, aux garages ; plus loin, derrière, encore des hangars, ce sont ceux du Service Entretien Avions, du Déstockage, des Réparations et des Formations... En continuant, les chemins de roulement, les parkings extérieurs de Oued Mérazig, les pistees et là-bas, à l'autre bout, Sidi Ahmed. Pour régler tous les mouvements aériens, il existe une seule tour, postée à peu près au niveau du milieu des pistes, avec une large vue sur le plan d'eau. Une particularité. Le chemin de roulement qui part des hangars des formations aéronautiques pour mener aux pistes, est coupé à environ trois cents mètres de la base par la voie de chemin de fer Bizerte-Tunis. C'est ainsi que tombe court la plaisanterie « Garde-barrière dans l'aviation » lorsqu'on aperçoit un marin de garde stopper les avions au roulage, drapeau rouge levé, pour laisser passer le train...

La base de Karouba jouit, d'abord, d'une position privilégiée par son accès direct à la mer, au moyen d'un chenal profond qui permet le passage de grands bâtiments de guerre, mais surtout par son accès sur le Lac de Bizerte, une rade de 110 km², à profondeur constante d'environ dix mètres où les alluvions des différents cours d'eau qui s'y jettent sont en permanence drainés par les courants marins qui baignent les marais saumâtres situés au pied du djebel Ichkeul qui se dresse, droit, au bout du lac. Au sud-est, l'arsenal de Ferryville (maintenant Menzel Bourguiba) et la ville animent les rives du grand lac...

(1) La marine y avait agencé de nombreux ateliers nichés sous une très forte épaisseur de roche.

R. BAIL

Un Dassault MD 312 « Flamant » de l'Aéronavale de passage devant le hangar du Service Entretien Avions. La BAN de Karouba était le centre de réparations principa de l'Aéronautique Navale en A.F.N. On aperçoit à l'arrière-plan des F4U-7 de la 14F.

On the transient line at Karouba, a French Navy MD 312. This light transport later replaced the old French-built Siebel 204. Karouba was the maintenance center of the Aéronavale in French North Africa.

R. BAIL

Un des Grumman (General Motors) TBM-3W de lutte ASM de la Flottille 4F alors basée à Karouba. L'énorme bulbe abrite le radar AN/APS-20.

One of the radar-equipped Eastern TBM-3W Avengers of Flottille 4F then shore-based at Karouba (Tunisia).

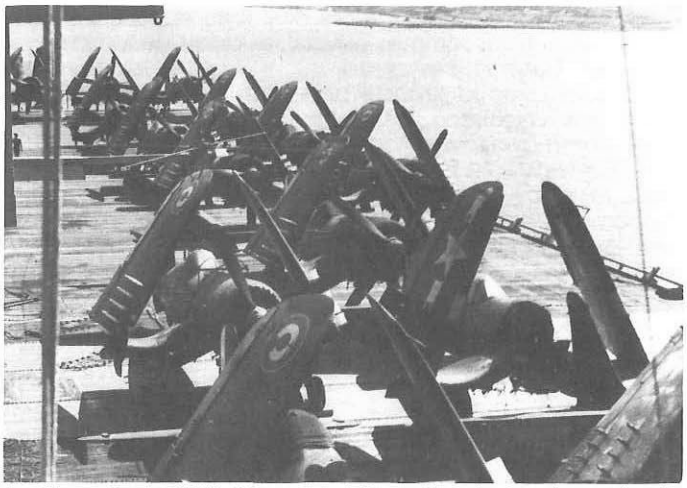
R. BAIL

Patrouille de TBM-3E en vol au large des côtes de Tunisie. Cette photo fut prise lors du départ de la base de Karouba du commandant Lorenzi ; la 4F, alors sous les ordres du L.V. Scordino était allée le saluer en survolant le paquebot KAIROUAN qui le ramenait vers la France.

A flight of Aeronavale Eastern TBM-3E belonging to Flottille 4F on the prowl along the northern Tunisian coastline. The rear-turret housing a single 0.50 in machine-gun was very seldomly occupied by a crew member.

R. BAIL

René Bail, alors quelque vingt-cinq ans plus jeune, avant un vol sur un Curtiss SB2C-5 de la S.E.S. Tunisie. On note l'immatriculation propre à cette unité.
The author, then 25 years younger, photographed before a flight on-board a Bizerte-based Curtiss SB2C-5 Helldiver of the Karouba liaison flight.



R. BAIL

Les Chance Vought F4U-7, à leur arrivée à Bizerte, bien alignés sur le pont du DIXMUDE. On note la cellule de F4U-5, cédée par l'U.S. Navy, pour la familiarisation
The brand-new F4U-7s seen, upon their arrival in the Bizerte harbour, on the deck of the DIXMUDE aircraft-carrier.

Sur le plan stratégique, Bizerte est une base importante. Elle contrôle notamment le passage dans le détroit de Sicile qui, au nord du Cap Bon, relie les deux bassins de la Méditerranée. De nombreux travaux avaient été entrepris pour en faire un important bastion autonome, citons, les travaux souterrains de la Baie des Carrières, ceux qui avaient été prévus en creusant le djebel Ichkeul pour relier la base à l'arsenal de Ferryville...

La première vocation de Karouba fut, à ses origines, essentiellement « hydro ». D'abord avec les Escadrilles 4S1 (CAMS 55) et 4S2 (CAMS 55) puis l'E 7 (Loire-70) dans les années trente. On y trouve également des Farmann « Goliath » et des Breguet « Bizerte ». Au début de la guerre 1939-45, une Escadrille d'hydravions-torpilleurs, dotée de Laté 298 fut également affectée à la base.

Au commencement de la 2e G.M., quelques Loire 70 furent endommagées à Karouba par l'aviation italienne. Après l'armistice de juin 1940, les activités, sur le plan français, y furent considérablement ralenties, les mouvements étant pleinement contrôlés par les forces de l'Axe. En 1945, l'Escadrille 4S1 qui a repris ses activités, se voit reformée en Flottille 9F à Karouba avec des hydravions trimoteurs Dornier 24 fournis par la SNCAN de Sartrouville qui livre appareils et pièces de rechange issus de l'ex-chaîne de fabrication allemande toujours active. Ses missions principales sont la lutte anti sous-marine, l'exploration du large et le sauvetage aéromaritime. L'Escadrille 32S, armée de neuf trimoteurs Junkers 52, y assure aussi les liaisons à travers l'Afrique du Nord et également avec la Métropole. Lors des événements de Madagascar (1947) elle transportera des renforts dans la grande île australe. Sur ses neuf appareils, un restera en panne à Waldi-Haïfa, un pneumatique éclaté. Il ralliera, plus tard, les autres qui mis à la disposition du Haut-Commissaire de Madagascar participeront aux opérations de maintien de l'ordre. Après avoir assuré pendant quatre ans la ligne Bizerte-Cuers-Paris et Bizerte-Alger-Oran-Port-Lyautey-Agadir, la 32S sera dissoute, ayant effectué plus de 16.000 heures de vol, la relève devant être assurée par la 31S, dotée de Bloch 161, à partir de 1950.

R. BAIL

C'est à Bizerte-Karouba que l'Aéronautique Navale prit en compte, en 1953, ses premiers Chance Vought F4U-7 « Corsair ». Pendant plusieurs mois le personnel du Service Déstockage fut actif à « sortir » les avions pour les livrer aux formations.

In 1953, the French Navy received her very first Chance Vought F4U-7 Corsairs at Bizerte-Karouba. During several months the Aeronavale maintenance crews were very active readying the aircraft for service with the new 14F and 15F.

La Flottille 9F après plusieurs périodes d'exercices dans le cadre des forces de l'Atlantique passe en, avril 1951, à l'Aviation Embarquée avec la prise en compte de nouveaux aéronefs. Placée sous les ordres du Lieutenant de Vaisseau Bourragué, elle reçoit, à cette époque, des Curtiss SB2C-5 « Helldiver » (**2**). Elle quitte temporairement Karouba pour suivre un entraînement à la 54S à Hyères et revient en Tunisie le 15 juin avec huit appareils.

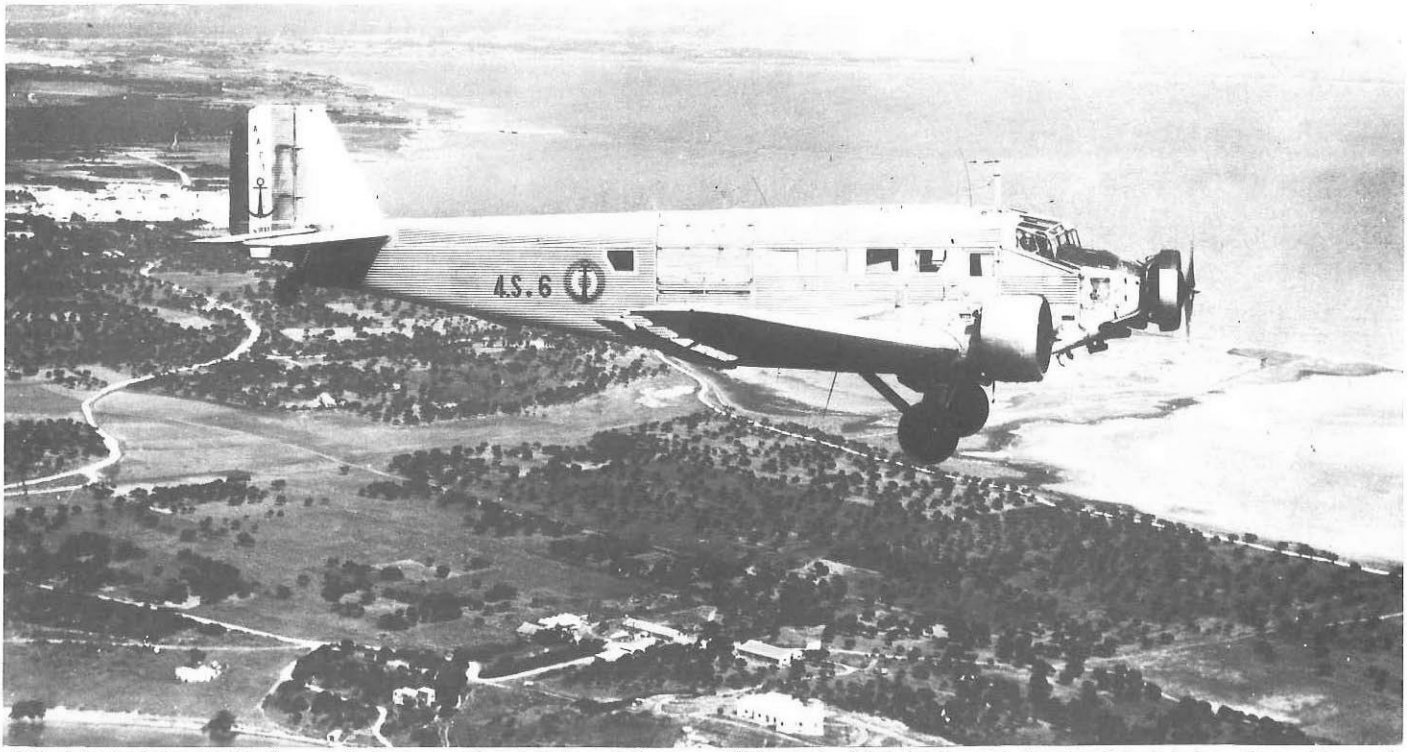
L'Escadrille 53S, formation école des pilotes d'hydravion, armée de Do 24 et de SCAN 20, quittera à la même époque sa base d'Hourtin (Gironde) pour rallier Karouba, où elle y poursuivra les mêmes activités. Anecdote de l'heure ; après avoir révisé complètement ses vieux Do 24, la Marine tentera de les vendre aux Espagnols, mais l'affaire tournera court de manière maladroite. En effet le groupe d'officiers espagnols venus à Karouba pour effectuer quelques vols d'essai sur Do 24, eut la malencontreuse idée de revêtir des combinaisons blanches. L'imprévu arriva au retour d'un vol d'une trentaine de minutes, lorsque lesEspagnols débarquèrent les combinaisons maculées de traînées noirâtres... Une conduite d'huile avait éclatée... et ce fut en définitive les Grumman UF-1 (HU-16) « Albatross » américains plus modernes que choisirent les Espagnols et... les Do 24, révisés complètement, partirent à la ferraille.

1952 fut aussi la période des Nord 1402. En France, ils eurent plusieurs accidents, le dernier eut lieu à Karouba en novembre 1954, avec le « 53S-4 » ; il fit sept morts et un blessé grave (cf. AIR FAN N° 5). La Flottille 4F, dotée de Grumman TBM-3E, TBM-3S puis TBM-3W à bulbe radar était également présente à Karouba. L'arrivée des « 3W », à partir de 1953, permit de former les premiers groupes de lutte ASM « Hunter-Killer », comme dans la Marine américaine. En 1952, petite particularité régionale, la 4F avait ses trois Corses ; son commandant, le L.V. Scordino, le L.V. Vivanco et le Second-Maître Scioretto... Fiers ils en étaient ! Existait encore à Karouba la Section Entraînement et Servitude de Tunisie (S.E.S. Tunisie), dont les appareils étaient marqués « BZ » suivi d'un chiffre. Elle assurait toutes les servitudes propres à une Escadrille, dont celle, qui n'était pas la moindre, de transporter l'Amiral, commandant la Marine en Tunisie. Il y eut, fait notoire, la période de l'Amiral Barjot (qui écrivait sous le pseudonyme de Pierre Belleroche) et ensuite de l'Amiral Jozan (indicatif « Apollon ») toujours très élégant et qui venait souvent piloter son monomoteur « Noralpha ». La S.E.S. avait, à cette époque, un Siebel NC 701, un Siebel NC 702, un TBM, deux SB2C-5, un Nord 1000 et, de temps à autres, elle recevait d'autres appareils en période de visite.

En 1953, la base voit arriver les F4U-7 « Corsair », baptisés : « For French only » **(3).** Les premiers doivent armer la 14F, placée sous les ordres du L.V. Ménettrier **(4)** surnommé « Lucky Pierre » par les Américains. Les « Corsair » seront livrés sous cocon protecteur et le service « déstockage » devra travailler jour et nuit à un rythme d'enfer pour les livre aux formations. Le maître d'oeuvre de la mise en état fut le Maître Principal Walker, qui émergeait souvent de nuages de White Spirit pour talonner ses hommes avec un puissant accent alsacien. La hâte, toujours la hâte... Aux Services Techniques, l'Ingénieur Mécanicien de 1ère classe Sabatier traduit la notice américaine, son collègue Michel est aux hangars pour surveiller la réception ; sans arrêt, les moteurs des « Corsair » tournent, jour et nuit... car à la même époque la guerre d'Indochine en arrive à un stade critique. Le pilote d'essai du « parc aéro » l'Officier des Equipages de 3e classe Unique passe d'un avion à un autre pour les réceptionner. Le Lieutenant-Commander mécanicien américain Harrisson supervise l'ensemble...
En juillet 1953, la 14F effectue ses qualifications d'appontage sur le P.A. LA FAYETTE sous les raquettes impérieuses du Lieutenant W..F. Tobin du Naval Air Test Center de Patuxent River (Maryland) présent pour l'occasion. On se prépare à partir. A cette date, sa campagne terminée (1951-1953) la 12F abandonne ses Grumman F6F-5 « Hellcat » et rallie Karouba pour être versée sur « Corsair ». Ses pilotes, grisés par cette période moins active, animent bruyamment non seulement les postes de la base, mais également les bars et restaurants de la ville, sous les yeux rapidement plus que scandalisés des « Autochtones »... Bien sûr, qu'il leur était permis d'aller dîner tous ensembles au restaurant « La Réserve » ! Mais ils auraient pu quand même éviter de rentrer par les fenêtres... Jeunesse, quand tu nous tiens (air connu)...

---

(2) Trois pays de l'OTAN profitèrent de la mâne américaine en matière de Curtiss SB2C-5, la France, l'Italie et le Portugal. Il est intéressant de noter, à ce sujet, que les documents officiels portent mention de la livraison, sous la désignation de SB2C-5, de modèles SB2C-4E reconditionnés aux standards « C-5 » (donc extérieurement identiques) mais identifiables pour les pilotes, par une capacité interne de carburant un peu plus faible.
(3) Parce que la version F4U-7 fut construite par Chance Vought uniquement pour les besoins français.
(4) Actuellement Attaché Naval à Washington.



MARINE NATIONALE

Qu'il soit Junkers 52 ou AAC 1 « Toucan » le trimoteur en tôle ondulée fut un fidèle serviteur de l'Aéronavale en Afrique du Nord.

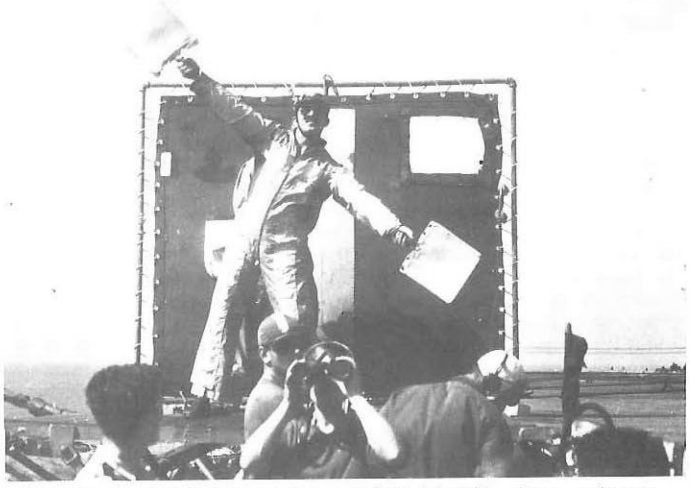
Nicknamed « Julie » by its crews, the French-built Junkers 52 stood for nearly twenty years as a faithful Navy hack.

Mise en place d'un TBM-3W de la 4F sur la catapulte de l'ARROMANCHES croisant au large de Bizerte au printemps de 1957. La marque du Contre-Amiral Caron flotte au sommet de l'îlot.

An Eastern-built TBM-3W of Flottille 4F being guided onto the catapult launching-rail of the aircraft-carrier ARROMANCHES cruising off the Tunisian coast in the Spring 1957.

ECPA

R. BAIL



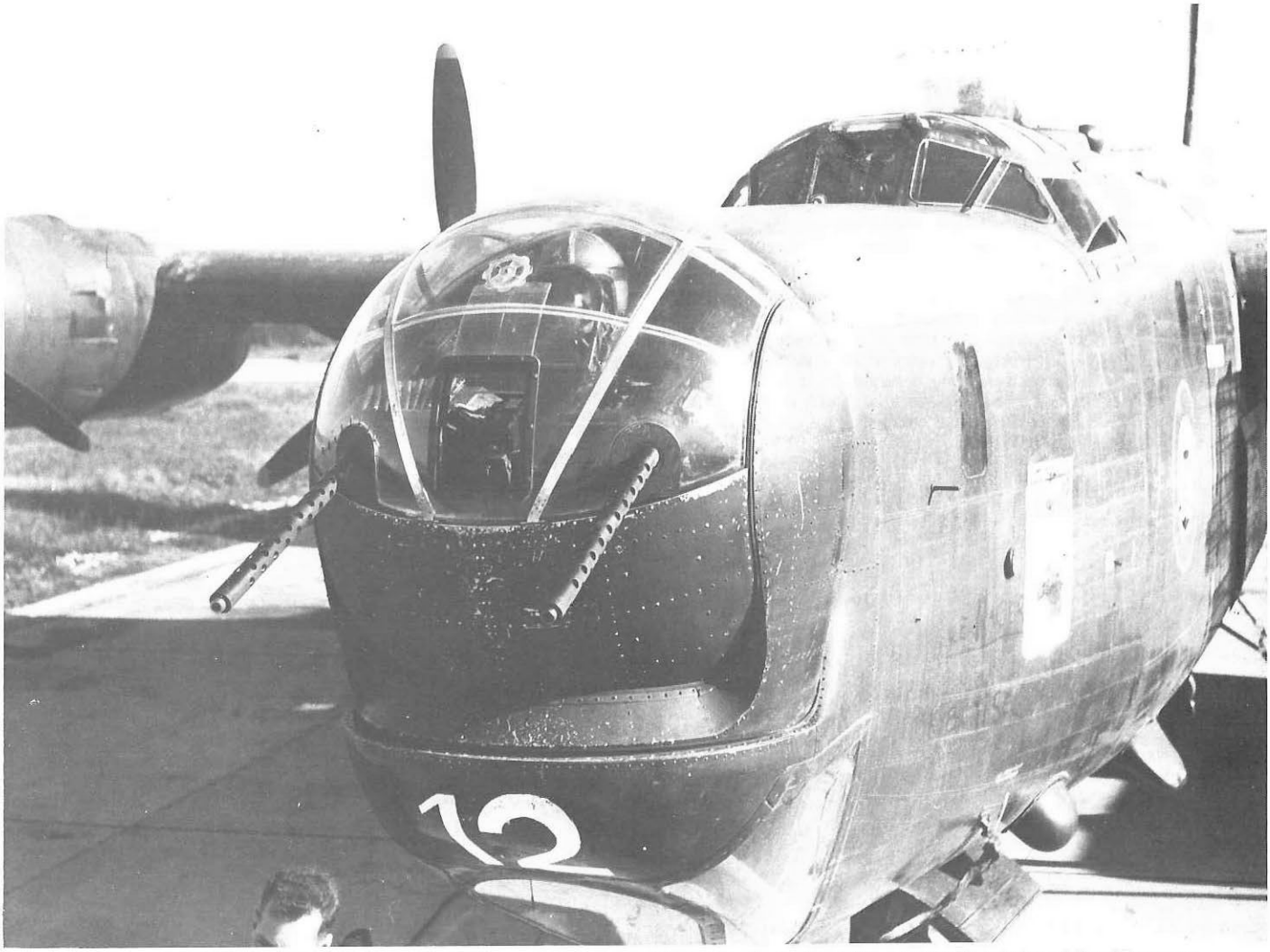
R. BAIL

Les débuts des « Pingouins » sur F4U-7 ! Le Lieutenant Tobin, instructeur de l'U.S. Navy enseigne à la raquette l'art de l'appontage aux pilotes de la 14F... çà va... redressez...
Lieutenant Tobin, a U.S. Navy instructor, teaches the pilots of Flottille 14F how to land a brand-new F4U-7 on the deck of the ARROMANCHES.

En février 1954, la guerre d'Indochine prend un tournant plus rude. Diên Biên Phu n'est pas l'abcès de fixation prévu... En avril, les dés sont jetés, la 14F doit partir d'urgence. Il y a beaucoup de jeunes pilotes, qu'importe, pour compléter l'effectif opérationnel, la Marine mute des pilotes de la 12F et de la 15F qui étaient également en formation sur F4U-7. Le personnel part en catastrophe, en deux détachements, sans ses appareils, d'autres (des AU-1, cf. AIR FAN N° 4) lui seront livrés sur place par le porte-avions USS SAIPAN à Tourane. Mais plus rien ne pourra changer le sort de l'Indochine. Diên Biên Phu tombe le 7 mai 1954. Suivent la Conférence de Genève et le cessez-le-feu... L'histoire déroule son tapis éternel... La Flottille 28F, armée de Consilated P4Y-2 « Privateer » rallie alors Karouba, ainsi que la 14F. La S.E.S. sera dissoute à la même époque et prendra la désignation nouvelle d'Escadrille 4S.

La guerre d'Algérie verra la Flottille 28F détacher des appareils à Télergma (Sud-Constantinois) à Alger et Lartigue jusqu'à ce qu'une période d'agitation politique menée aussi bien en France qu'en Tunisie, nous fasse abandonner l'ensemble des bases de Bizerte, rade méditerranéenne, que l'Amiral Pierre Barjot avait baptisé : « Le Pearl Harbour de la Méditerranée » !

(à suivre)



ECPA

Gros plan sur la tourelle avant d'un P4Y-2S de la 28F alors basée à Karouba.

Close-up on the forefront office of a Flottille 28F Consolidated Privateer.

LE CANBERRA A TRENTE ANS

par Michel Gérard

Plus de trente ans après son premier vol, le « Canberra » se porte encore bien. La preuve en est que plus de trois cents avions de ce type sont encore en service dans les forces aériennes de douze pays. Un tel record de longévité méritait bien qu'AIR FAN profite de l'anniversaire de ce vétéran pour le présenter à ses lecteurs.

C'est le 13 mai 1949 que le chef pilote d'essai de la firme English Electric, Roland P. Beamont, fit effectuer son premier vol au prototype du « Canberra ». L'avion, dont les origines remontaient à 1944, avait été conçu pour être un bombardier biplace à haute altitude utilisant un système de visée radar.

Pourtant, du fait des difficultés techniques rencontrées, la première version à être produite, le B.Mk.2 qui entra en service au Squadron N° 101 de la RAF à Binbrook en 1951, était un bombardier classique, la pointe radar ayant été remplacée par une coupole vitrée. Si l'on met à part son mode de propulsion à réaction. Le Canberra était un appareil d'une conception qui n'avait rien de révolutionnaire pour l'époque avec une aile droite dont le profil relativement fin lui donnait une excellente maniabilité. Il était propulsé par deux turboréacteurs Rolls Royce « Avon » 101 de 2 950 kg de poussée chacun qui lui permettaient une vitesse de 835km/h au niveau de la mer. La production du B.Mk.2 fut accélérée du fait de la Guerre de Corée et au total 424 appareils de ce type furent construits. Un dérivé du B.Mk.2 fut également produit à une cinquantaine d'exemplaires en Australie sous la désignation B.Mk.20 et certains de ces avions virent le feu des combats au Vietnam. Six B.Mk.2 furent également exportés au Vénézuéla en 1953.

Dès le début, le « Canberra » avait soulevé l'intérêt de l'U.S. Air Force et la firme Glenn Martin acquit en 1951 une licence de production ; les cousins américains du « Canberra » servent depuis 1955 sous les cocardes U.S. et nous reviendrons plus bas sur les versions construites aux Etats-Unis.

La version suivante fut le P.R.Mk.3 qui entra en production en 1952 ; pour la mission de reconnaissance photographique, le fuselage avait été allongé pour permettre de loger les caméras. C'est un appareil de ce type (WE 139) qui gagna en 1953 la course Londres-Nouvelle Zélande et qui est aujourd'hui exposé au RAF Museum de Hendon.

Rapidement, le besoin se fit sentir pour une version d'entraînement du « Canberra » et le T.Mk.4 vit le jour en 1952. Le B.Mk.5 fut un prototype sans suite dont la mission était l'éclairage des cibles de bombardement (« Pathfinder).

Le B.Mk.6 qui vola pour la première fois le 26 janvier 1954 recevait des réacteurs Rolls Royce « Avon » 109 de 3 350 kg de poussée ; 129 avions de ce type furent produits, dont six furent achetés par le Vénézuéla et six autres par la France ; ces derniers servirent au CEV où ils portaient les numéros 304 : AL, 305 : AT, 318 : AU, 763 :AM, 779 : AN et 784 : AK. Un de ces avions était encore utilisé il y a deux ans à Cazaux où il participait à des essais de tir d'engins Air-Air Matra Super 530.

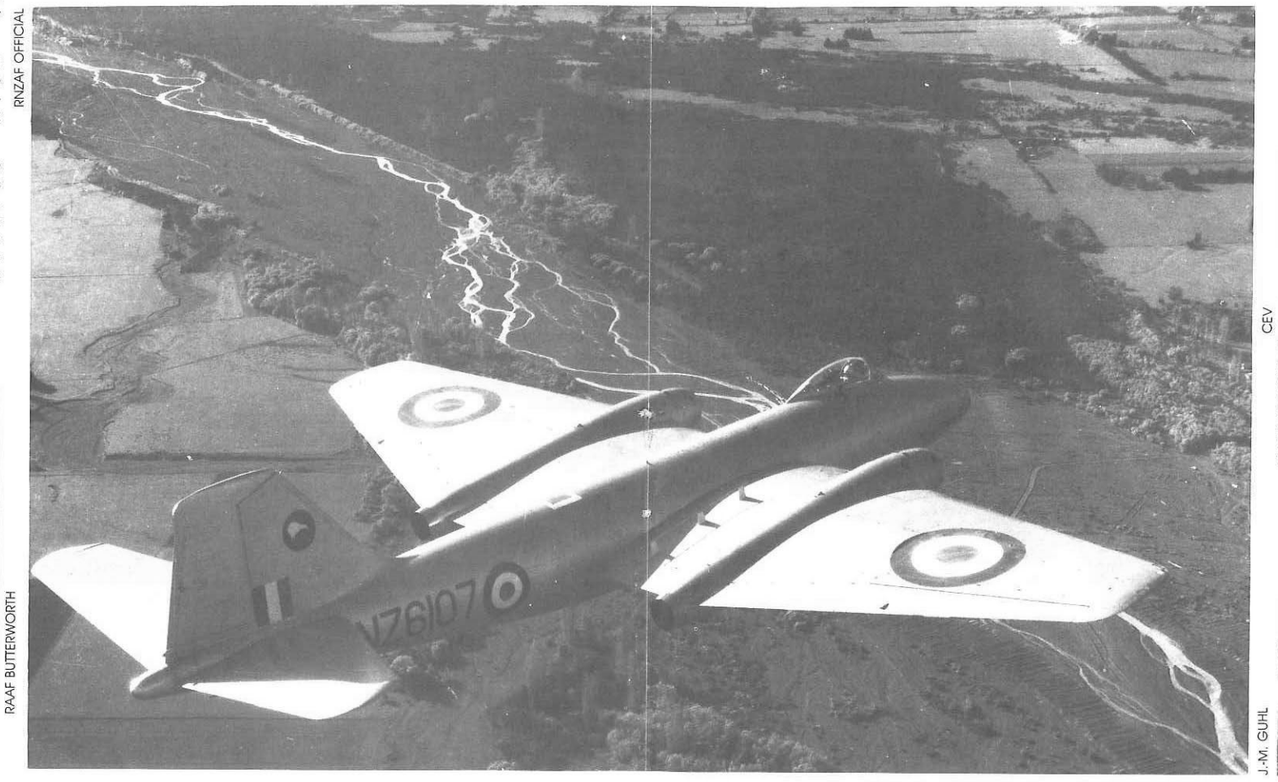
A partir de 1955, les B.Mk.6 commencèrent à être transformés au standard B(I)Mk.65 (Bomber Interdictor) en recevant dans la soute à bombes une nacelle renfermant quatre canons de 20 millimètres ; deux points d'emport furent également montés sous les ailes pour des bombes de 400 kilos.

Le P.R.Mk.7 était une version de reconnaissance qui opérait le long du rideau de fer - et quelque fois plus à l'est - à des altitudes de l'ordre de 48 000 pieds ; ces missions un peu particulières, désignées « Ferret » durent être interrompues du fait de l'entrée en service du MIG 15, qui était le premier chasseur soviétique capable de monter à de telles altitudes, et le P.R.Mk.7 fut remplacé par le P.R.Mk.9 qui, avec une aile rallongée, évoluait à des altitudes avoisinant 55 000 pieds.

RAAF BUTTERWORTH

Frappé de l'insigne du kangourou, la dérive zébrée d'un éclair rouge, l'un des derniers Canberra B.Mk.20 de la RAAF.

Adorned with a red lightning bolt on the fin, one of the last B.Mk.20 in service with N° 2 Sqn of the RAAF.



RNZAF OFFICIAL J.-M. GUHL

Entre temps, le B(I)Mk.8 avait vu le jour ; il s'agissait d'un biplace recevant une verrière décalée sur le côté gauche du fuselage, le navigateur-bombardier étant logé dans le nez de l'avion. Outre la RAF, le Pérou, le Vénézuéla, l'Inde, la Nouvelle Zélande et l'Afrique du Sud utilisèrent cette version ou ses dérivés.

Ce furent les derniers « Canberra » à être construits, toutes les versions ultérieures étant obtenues par la transformation de cellules déjà existantes. Parmi celles-ci, citons le B.Mk.15 et le B.Mk.16, issus du B.Mk.6 mais dotés de moyens de navigation plus évolués, le T.Mk.17, issu du B.Mk.2 et utilisé pour l'entraînement à la guerre électronique, le T.T.Mk.18, également issu du B.Mk.2 et servant au remorquage de cibles (le « biroutier » britannique !) et le T.Mk.19 dont le nez reçoit la pointe radar du Buccaneer. Il existe également de multiples versions d'exportation dont l'énumération serait fastidieuse.

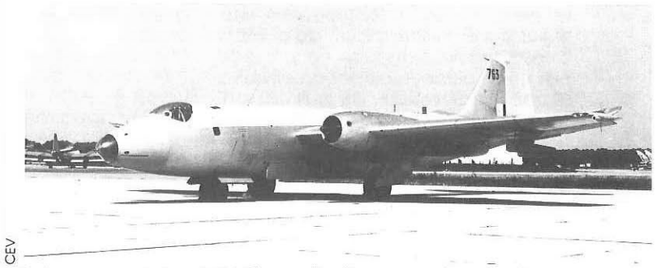
Parallèlement, aux Etats-Unis, la firme Martin produisait le B-57 dont la première version, le RB-57 A, apparue en 1953, était un B.Mk.2 équipé de caméras dans la soute à bombes. Cet avion fut bientôt suivi par le B-57 B, qui recevait une verrière biplace en tandem, une soute à bombes rotative et huit mitrailleuses de 12,7 mm dans les ailes ; 202 appareils de cette version furent construits à partir de 1955, dont 30 furent par la suite vendus au Pakistan ; le B-57 B a été utilisé au Vietnam, et certains avions furent même transférés à la Republic of Viet-Nam Air Force.

Le B-57 C, tout en retenant les capacités opérationnelles duB-57 B, était équipé de doubles commandes, et 38 exemplaires de cette version destinée à l'entraînement furent produits.

Le RB-57 D était une version de reconnaissance stratégique dotée d'une aile de 37,30 mètres d'envergure et de deux réacteurs J57-P-37A de 5 000 kg de poussée chacun ; cette aile donnant des signes de faiblesse, l'avion fut vite remplacé par le RB-57 F dont l'envergure avait été portée à 32,20 mètres et qui était propulsé par des réacteurs TF-33-P-11 de 8 150 kg de poussée ; le RB-57 F est toujours en service dans l'U.S. Air Force, où il est utilisé pour la reconnaissance à très haute altitude et la météorologie aérienne.

Les pilotes qui ont eu l'occasion d'approcher le « Canberra » le considèrent comme un avion agréable mais dont le principal défaut réside dans l'asymétrie de la propulsion ; il est pratiquement impossible de maintenir un « Canberra » en ligne de vol sur un seul réacteur, la surface de l'empennage vertical étant insuffisante pour contrer au pied le déséquilibre de l'avion.

Malgré tout, ce sont plusieurs centaines de ces avions qui volent encore de par le monde et qui, probablement, resteront en service jusqu'aux environs de l'an 2000. C'est pourquoi on peut dire, à l'instar de Johnnie Walker : « Born 1949, and still going strong ! ».



CEV

En frontispice, un Canberra T.Mk.17, au nez revu et corrigé pour la lutte ECM, du N°360 Sqn de la RAF. Au centre, un Canberra B.(I)Mk.12 du N°75 Sqn de la RNZAF survolant un paysage néo-zélandais. Ci-dessus, un des Canberra B.Mk.6 français et, ci-dessous, un Martin EB-57E de l'USAF.

Heading picture : close-up on the ugly nose of an ECM T.Mk.17 trainer of N°360 Sqn (RAF). Center : a B.(I)Mk.12 sporting the colours of N°75 Sqn (RNZAF). Above : one of the few B.Mk.6s used by the French Air Force. Bottom : an EB-57E of the 158 DSEG , Vermont Air National Guard

J.-M. GUHL

UNE HISTOIRE DE CHIEN

SHAA.

par Jean-Bernard Frappé

Il est des hasards qui sont, pourrait-on croire, à la base de certaines « vocations ». Celui qui fait la matière de cette histoire en est peut-être un ; il était enfermé tout entier dans un seul album de photos. Quelle famille française ne possède pas un ou plusieurs de ces gros livres à l'épaisse couverture de cuir trônant sur les rayons de la bibliothèque ou oublié au fond d'un tiroir : les enfants y grandissent, les parents y vieillissent et les souvenirs s'y entassent, réveillés parfois par le regard curieux de quelqu'un ! J'ai été celui-là, et en feuilletant l'album paternel, mon attention s'est un jour arrêtée sur une petite série de photos représentant un avion bizarrement posé au milieu des champs. Mon père étant aviateur, celà n'avait rien d'extraordinaire et ne me surprenait pas outre mesure. Mais quelques détails piquèrent cette fois là ma curiosité et m'incitèrent à en savoir davantage : sur l'une des photographies on découvrait la queue de cet appareil, ornée d'une drôle de croix noire toute tordue, et dont la tôle était comme déchirée par des coups de pic ! Des explications s'imposaient et j'allais aussitôt les demander à mon père qui me raconta alors une bien curieuse histoire pour un jeune garçon de douze ans.

Les événements dataient de vingt années et remontaient au début de la Seconde Guerre Mondiale, plus précisément au 10 mai 1940, jour du déclenchement de l'offensive allemande contre notre pays. Après neuf mois de guerre larvée aux frontières du nord-est, la terrible bataille s'engageait pour le malheur de notre armée.

Mon père, alors jeune Sous-Lieutenant mécanicien de 21 ans - il avait été nommé juste le 1er septembre 1939 ! - appartenait à un groupe de reconnaissance aérienne qui était basé à St-Simon/Clastres, à une dizaine de kilomètres au sud-ouest de St-Quentin. La matinée s'était passée dans le calme, et le groupe avait pu dépêcher sans incident quelques uns de ses bimoteurs de reconnaissance Potez 63-11 vers le nouveau front de Belgique et notamment au-dessus du Fort d'Eben-Emaël, théâtre de très difficiles combats depuis le début du jour. C'est dans les premières heures de l'après-midi du 10 mai 1940 que les événements se précipitèrent et que la guerre prit pour tout le personnel du groupe son vrai visage.

Le brusque éclatement des obus de la D.C.A. de la défense rapprochée du terrain tira instantanément les hommes du GR I/14 de leur tranquillité quand deux bombardiers ennemis se présentèrent à basse altitude au Nord-Ouest de St-Simon, poursuivis par une patrouille de chasse. Le reste se déroule très rapidement : un des appareils bascule soudainement vers le sol, semble se couper en deux et s'écrase à quelques kilomètres à l'est de Clastres. L'autre bombardier, toujours pris à partie par les chasseurs, pique alors vers le terrain dans l'évidente intention de s'y poser, un de ses moteurs étant maintenant stoppé. Le pilote amorce son approche, sort le train d'atterrissage, redresse et pose quelques instants plus tard son appareil qui termine sa course au milieu des labours par un spectaculaire demi-tour assez peu réglementaire après qu'une des roues se soit effacée au moment de la prise de contact avec le sol.

Alors que tous les « rampants » et les pilotes du Groupe se précipitent vers le lieu d'atterrissage, mon père se rappelle encore avoir vu les cinq hommes de l'équipage du bombardier évacuer rapidement l'épave puis se sauver dans la direction opposée vers un petit bois, l'un d'entre eux prenant toutefois le temps d'essayer d'incendier sa machine à l'aide d'une grenade. Mais celle-ci refuse de s'enflammer et les Français ne sont plus qu'à une centaine de mètres. Alors, posément, l'Allemand dégaine son arme et ouvre le feu sur les nouveaux arrivants qui plongent immédiatement à terre. Une rafale de fusil mitrailleur fait rapidement comprendre à l'ennemi courageux que la bataille n'est pas égale et celui-ci lève bientôt les bras pour se rendre. Ses camarades d'infortune sont à leur tour rattrapés et l'équipage au com-

Décollage d'un Potez 63-11 du GR I/14. Dans quelques instants, le « 192 » va s'envoler du terrain de Clastres, piloté par le Commandant Fayet, Commandant du groupe. Le GR I/14 opérait pour le compte de la 1ère Armée et était chargé des missions de reconnaissance sur toute la partie nord-est du front, principalement sur le massif ardennais et la frontière germano-belge.

plet est fait prisonnier : l'un des Allemands tient encore précieusement dans ses bras... une petite chienne !

Pour mon père, l'histoire s'arrête là. Il récupéra dès le lendemain, ainsi que ses camarades, quelques photographies de l'avion ennemi - c'était tout de même un événement dont il fallait garder des souvenirs - et se vit confier par son commandant de groupe, un étui de cuir ayant appartenu à l'un des Allemands. Cet étui, il l'avait conservé et je fus surpris de pouvoir le tenir dans mes mains quelques minutes plus tard. Retourné dans tous les sens, je ne tardais pas d'y découvrir une fine inscription dont l'encre avait depuis bien longtemps palie : deux lettres, deux initiales H.O. se rapportaient vraisemblablement à son ancien propriétaire !
Quant au petit animal, mascotte de l'équipage allemand, aussitôt il fût « récupéré » par le personnel du Groupe et promesse fut faite à son propriétaire de s'en occuper : il devint le fétiche du GR I/14 avec lequel il partit pour d'autres horizons. Son « carnet de vol » était loin d'être terminé !

Voilà donc une histoire de guerre qui se terminait à peu près bien et celle-ci sortit rapidement de ma mémoire.

Rien n'est jamais simple !

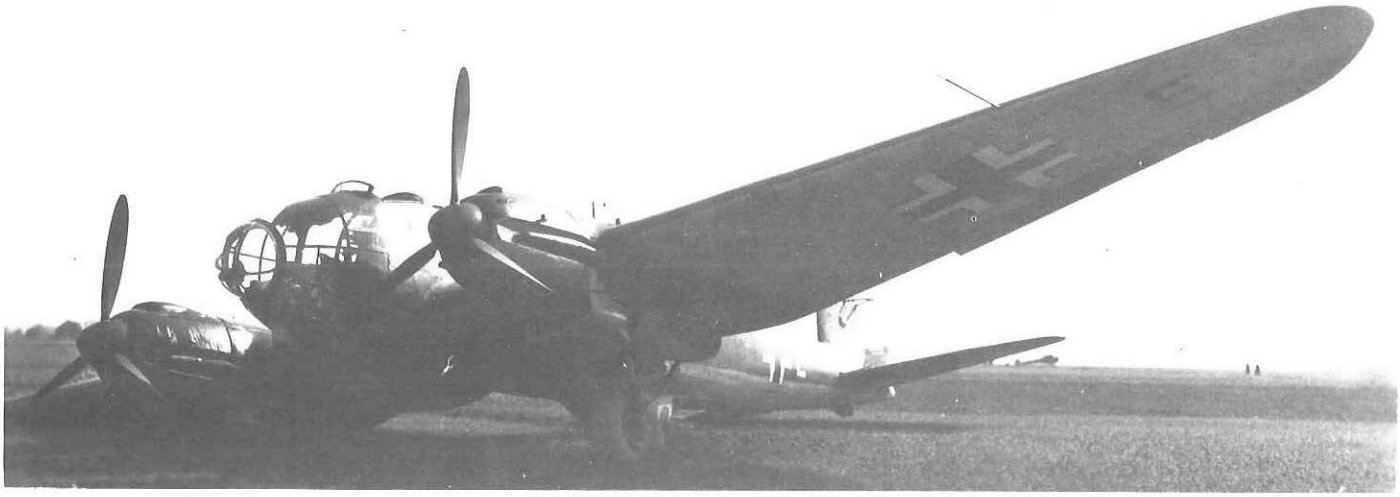
Lorsque quelques années plus tard s'éveilla chez l'auteur la « fibre de l'histoire » aéronautique militaire », ces événements ne tardèrent pas à refaire surface. Tout d'abord, les quelques photos de l'album paternel commencèrent-elles par changer de place pour en trouver une plus adéquate dans mes propres albums : pour un jeune débutant, c'était assurément là des documents rares et originaux. L'étui de cuir récupéré sur l'Allemand pris le même chemin, et fort de ces « pièces à conviction » mon désir de connaître en détails les événements qui avaient conduit à la chute de l'appareil - cela c'était passé, rappelons-le le 10 mai 1940, premier jour de l'offensive allemande à l'ouest - s'aviva.

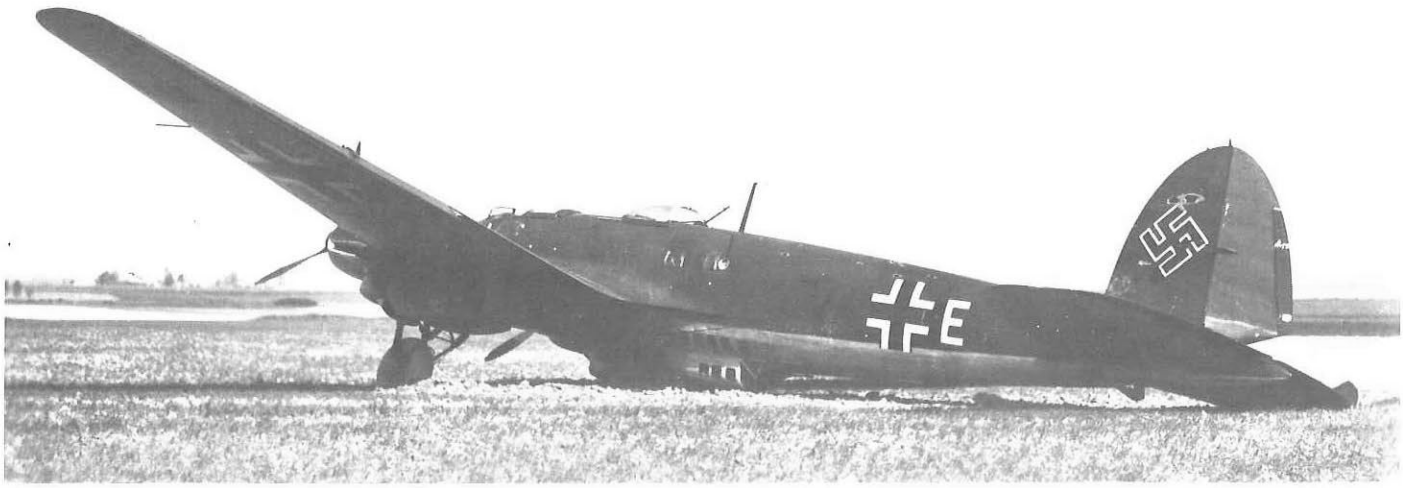
Mais comment aborder le problème et comment chercher ?

Aujourd'hui, cela fait pour moi partie d'une certaine routine, mais il y a dix ans, il en allait autrement !

Je possédais donc deux initiales qui étaient vraisemblablement celles d'un membre de l'équipage de l'appareil abattu - le pilote d'après mon père - et trois photos. Il ne me fut pas difficile de commencer par identifier le type de l'avion. C'était un bimoteur moyen, avec une très caractéristique cabine de pilotage toute vitrée et parfaitement profilée à l'avant du fuselage, autrement dit un bombardier Heinkel 111. Un rapide examen des moteurs me permettait d'identifier le type : He 111 H1. Restait à déterminer l'unité à laquelle il appartenait. Pas d'insigne apparent ne pouvait me permettre de répondre à cette question, mais par contre, avec quelque attention, on arrivait à

Le Heinkel 111 de Clastres ! Ces trois photos, qui sont à la base de ce récit, montent le bombardier allemand après son atterrissage mouvementé sur le terrain du Groupe de Reconnaissance I/14, le 10 mai 1940 vers 15 heures. Le gros plan de la queue de l'appareil permet de lire le code de celui-ci et de compter les impacts des projectiles qui ont percé le fuselage et l'empennage. On remarquera encore que le gouvernail de direction semble être d'une couleur différente de celle du reste de l'avion qui était peint de deux tons de vert sur les surfaces supérieures et en bleu ciel sur les surfaces inférieures.





COLLECTION J.B. FRAPPE

SHAA

Dessus et dessous, un Hurricane I du N° 73. Squadron photographié à la fin de l'hiver 1939-1940 sur son terrain d'Etain/Rouvres. A cette époque, la BAFF (British Air Force in France) disposait encore de trois autres escadrilles d'Hurricane, les N° 1, N° 85 et N° 87 Squadrons et de deux escadrilles de Gloster Gladiator, les N° 607 et N° 615 Squadron. Le 10 mai 1940, ceux-ci étaient en cours de rééquipement avec des Hurricane et c'est à bord de deux chasseurs de ce type que le Lieutenant Weatherille et le Sergent Townsend du 607. Squadron participèrent à la destruction des trois Heinkel abattus dans la région de St Quentin.

SHAA

ECPA

reconnaître sur le flanc du fuselage le code de l'appareil : V4 et ET se lisait facilement de part et d'autre de la large croix noire. Ma petite expérience me permettait alors de savoir que le premier groupe de lettre et de chiffre, indiquait l'escadre, en l'occurence la Kampf Geschwader 1 « Hindenburg » (Escadre de Bombardement n° 1 « Hindenburg »), que la lettre T identifiait la troisième escadrille du troisième groupe, soit la 9./KG 1 et qu'enfin la lettre E - probablement peinte en jaune selon les règles d'identification en vigueur dans la Luftwaffe - se rapportait à cet appareil précis. Bien !

Restait maintenant à identifier le propriétaire de l'étui. Je savais maintenant qu'il faisait partie à l'époque du III./KG 1 et qu'il avait au moins survécu à la bataille de France puisque le fait d'être prisonnier dès le premier jour lui avait vraisemblablement permis d'éviter de se faire « descendre » au cours d'une autre mission. Il était probable aussi, qu'à l'armistice, comme presque tous les aviateurs capturés en mai-juin 1940, il avait été libéré et qu'il avait repris du service actif dans la Luftwaffe. Fort de ces certitudes et de ces suppositions, je tentais donc d'entrer en contact avec l'Association des Anciens Pilotes de Bombardiers et écrivait dans ce sens en Allemagne pour demander s'il était possible d'identifier à partir de deux initiales et de son unité d'appartenance un ancien pilote, abattu et fait prisonnier le 10 mai 1940.

Quelques semaines passèrent et je reçu une réponse me signalant que ma demande avait été transmise au Colonel von Riesen, dernier commandant de la KG 1 et président de l'amicale des anciens de cette escadre. J'attendis encore : en vain. Aucune réponse ne me parvint, ma question équivalant probablement à faire retrouver une aiguille dans une meule de foin. C'était l'échec.

Quelques années passèrent, mon expérience de la recherche historique s'enrichit, mes connaissances des centres d'archives se précisèrent, quand un jour, l'aiguille se retrouva sous mes doigts.

Je compulsais cette fois-là une épaisse liasse de documents se rapportant à des interrogatoires de prisonniers allemands faits pendant la Campagne de France, et l'idée me vint encore, de penser pouvoir, peut-être, retrouver quelque chose concernant « mon Heinkel ». Je reprenais

Quelque temps après l'armistice de 1940, l'épave d'un chasseur Morane-Saulnier 406 (N° 923) du Groupe de Chasse III/2. L'insigne de la « Chimère » de la SPA 83 (peint derrière la cabine) a été prélevé par un collectionneur de souvenirs. Le « 7 » porte encore de nombreuse traces de coups probablement collectés en combat.

donc tout le dossier et le hasard tourna enfin en ma faveur : « un compte rendu d'interrogatoire sommaire de 4 aviateurs allemands, capturés le 10 mai 1940 à 15 heures à Clastres près de St-Quentin » se trouvait devant mes yeux. J'y cherchais aussitôt un nom dont les initiales pouvaient correspondre aux miennes et celles-ci prirent immédiatement une signification : Hans Oppermann figurait en deuxième place sur la liste de l'équipage comme Adjudant-Chef Observateur. Restait à lire la suite du rapport qui donnait les noms de ses camarades, les circonstances de la capture et divers renseignements sur l'unité, la mission ainsi que quelques autres informations. La chance étant maintenant totalement de mon coté, je trouvais encore un deuxième rapport, établit celui-là par le commandant du GR I/14 dès la fin de l'après-midi du 10 mai, et relatant avec quelques précisions l'événement. Une dernière recherche dans les livres de marche des Groupes de Chasse et dans celui du I/14 complétait finalement l'écheveau. Je possédais donc maintenant tous les éléments pour reconstituer « mon histoire ».

Une mission de routine

10 mai 1940 : la vraie guerre vient de commencer ! Depuis 3.30 heures du matin, la Wehrmacht s'est lancée à l'assaut vers l'ouest et a déclenché les hostilités contre quatre pays à la fois. La neutralité ce jour là n'est plus qu'un mot. La Luftwaffe et les Panzers sont à la pointe du combat. Pour la première, la guerre a, dès les premières heures, l'aspect d'une gigantesque opération de bombardement : il s'agit, tout comme pour la Pologne, de profiter de l'effet de surprise pour détruire un maximum d'appareils et de terrains ennemis avant que ceux-ci n'aient eu le temps de servir. Situation, caractéristiques, dimensions, installations des bases de notre aviation ont été en particulier longuement répertoriées. Chaque escadrille de bombardement aura son objectif ! Celle d'Hans Oppermann n'y fait pas exception. La 9./KG 1 a été mise en état d'alerte depuis le début de la semaine à Nordhausen dans le Harz. Le 9 mai au soir, elle a été postée à Ettinghausen près de Giessen. C'est de ce terrain qu'elle va, avec son groupe, participer à l'offensive générale du lendemain. Le 10 mai, peu avant midi, les pilotes dont les appareils sont disponibles reçoivent leur premier ordre de mission qui fixe comme objectif deux terrains d'aviation français : celui de Meaulte, où sont installées les usines Potez, et celui d'Amiens/Boves. 18 bombardiers sont utilisables et vont donc participer à cette mission. A 12 heures, dans le terrible grondement de 36 moteurs Jumo 211, le III./KG 1 s'envole en direction de l'ouest. Un premier incident provoque la perte de deux machines qui s'accrochent au décollage, tandis que le reste du groupe gagne lentement de la hauteur. Ayant atteint une altitude de 6 000 mètres, les bombardiers s'avancent à 300 kilomètres à l'heure vers notre frontière qu'ils franchissent 90 minutes plus tard, au Nord d'Hirson après avoir survolé sans problème le Luxembourg puis les Ardennes Belges où les « Panzer Division » se frayent tant bien que mal un chemin depuis le début du jour. Ses ennuis ne vont pas tarder !

Il est un peu plus de 13 heures, en ce début d'après-midi du 10 mai, quand une patrouille de 3 chasseurs Morane Saulnier MS 406 du GC III/2 décolle de son terrain de Cambrai/Niergnies : mission de couverture sur la forêt de Mormal, tel est son objectif. L'adjudant-chef Nedellec, accompagné du sergent-chef Ravily et du sergent Zinnicker prend donc le cap de l'est et est bientôt orienté par radio vers une formation de bombardiers qui s'avance à sa rencontre. A peine quelques minutes plus tard, le contact est établi : les Allemands sont là. Nedellec reconnaît tout de suite des He 111 qui volent en « carapace » serrée, aile contre aile !

Pendant quelques minutes, les Français se contentent d'accompagner les bombardiers, le temps pour eux de vérifier si aucun chasseur d'escorte n'évolue dans les environs et aussi d'estimer la force de l'adversaire. Tous sont maintenant au sud de Bapaume quand l'adjudant-chef Nedellec décide de passer à l'attaque. Suivi de ses deux équipiers qui joignent leurs rafales aux siennes, il porte son choix sur l'ailier droit de la formation et lâche une courte rafale à 250 mètres de son adversaire : le moteur gauche du He 111 s'enflamme aussitôt. Un large virage permet à Nedellec de revenir à la charge du même avion dont les débris viennent

Reposant sur le sol, l'aile droite du He 111 est couverte de marques de boue laissées par les chaussures de tous ceux qui sont allés voir de plus près la cabine de pilotage. Là encore, on compte les coups qui ont porté dans l'aile et surtout dans le moteur et qui sont vraisemblablement à l'origine de la défaillance de la jambe droite du train

Juchés sur le dos du bombardier, deux aviateurs anglais constatent les dégâts occasionnés par les tirs des Hurricane du Lt. Weatherille et du Sgt. Townsend. Il ne semble pas toutefois qu'il s'agisse là des deux pilotes victorieux, les insignes de grade des deux hommes ne correspondant pas aux leurs.

frapper son chasseur. Dégageant sous l'aile de l'ennemi, il aligne un deuxième bimoteur évoluant à cent mètres sur sa gauche et obtient de nouveaux coups au but sur l'autre Heinkel qui commence à émettre des fumées blanches. Une troisième fois, le Français reprend son attaque sur sa première victime, et, toujours encadré par ses ailiers, finit d'abattre le bombardier en utilisant successivement son canon puis ses mitrailleuses. Abandonné par les autres bimoteurs qui rejoignent leur formation en fumant eux-mêmes sérieusement, le Heinkel pique vers le sol et s'écrase près d'Albert. Gravement atteint par les tirs défensifs des Allemands les Morane doivent à leur tour cesser le combat, et l'adjudant-chef Nedellec est contraint de se poser sur le terrain de Meaulte, alors que les bombes larguées par les He 111 éclatent un peu partout : son chasseur est percé de balles de toutes parts. Touché également, le sergent-chef Ravily, après avoir réussit à éteindre un commencement d'incendie, atterrit à Noyelles et capote sur la piste : le chasseur est détruit mais le pilote s'en tire sans mal. Le sergent Zinnecker, resté seul, s'égare quelque peu et se pose quelques minutes plus tard à Péronne.

SHAA

Séance de « recognition » quelque part sur le front entre pilotes de l'Armée de l'Air et de la British Air Force in France. On reconnaît une maquette de Heinkel 111.

Cependant les bombardiers ennemis continuent leur route et parviennent maintenant au-dessus de Boves. Les dernières bombes sont déversées sur le terrain et toute la formation fait alors demi-tour pour rejoindre sa base. Plusieurs appareils sont atteints, soit qu'ils aient été touchés par le tir des chasseurs du III/2, soit encore qu'ils aient été endommagés par le tir de la D.C.A. des terrains attaqués. Quelques uns ne tardent pas à traîner loin en arrière et déjà, l'un d'entre eux ne peut plus continuer : c'est un appareil du 9. Staffel. Perdant régulièrement de l'altitude, il bascule soudain vers le sol et s'abat entre le village de Curchy et le hameau de Manicourt à quelques kilomètres au nord-est de Roye : seul son pilote, l'Oblt. Karl Heinz von Schmidt trouve le temps de se parachuter, deux des quatre membres de l'équipage restant, réussissant malgré tout à survivre à l'écrasement. Mais les malheurs des Allemands ne sont pas terminés pour autant.

Entre le moment de leur premier repérage au sud de la forêt de Mormal et leur demi-tour au-dessus d'Amiens, l'alerte a été transmise aux autres groupes de chasse basés dans cette région et même au-delà. L'ordre d'interception, lancé par radio, a été reçu vers 14.15 heures par les chasseurs anglais du Squadron 607 « County of Durham », stationné à Vitry-en-Artois. Tandis que la première patrouille se joint aux MS 406 de l'adjudant Romey et du sergent-chef Pizon de la cinquième escadrille du GC III/2, qui sont déjà aux prises avec une petite formation de trois He 111 entre Cambrai et Arras, deux autres Hurricane I du même Squadron ont mis le cap au Sud pour couper la route du III./KG 1. Les bombardiers ennemis ne sont plus qu'à quelques kilomètres à l'ouest de St-Quentin quand les deux pilotes anglais les aperçoivent. Sans perdre un instant, le lieutenant Weatherille et le sergent Townsend passent à l'attaque et fondent sur les He 111 qui manifestement ne les ont pas vu arriver. Dès la première passe, un bombardier est atteint : il s'enflamme aussitôt et amorce une fatale descente, tout en tirant derrière lui deux sinistres volutes de fumée noire. Quelques dizaines de secondes plus tard, le « V4 + AD » s'abat dans un champ de la commune d'Homblières à cinq kilomètres à l'est de St-Quentin et percute un remblai : on ne retrouvera pas de survivants. Délaissant rapidement leur première victime, les Anglais s'en prennent maintenant à deux autres He 111 qui se sont séparés du reste de la formation et filent vers le sud-est en direction de St-Simon/Clastres, terrain du I/14. Serrant de près les bombardiers, les Hurricane les arrosent tout à tour de leur mitraille et criblent les fuselages d'impacts. Déjà, à bord du « V4 + ET », l'opérateur radio, l'Obgefr. Freisberg est blessé. Une rafale vient de « labourer » l'appareil depuis l'empennage jusqu'à l'aile le moteur droit est atteint. L'autre He 111 n'est pas épargné non plus : ses deux moteurs traînent déjà derrière eux un mince panache de fumée blanche lorsqu'en compagnie de son infortuné ailier il se présente au nord-ouest du terrain. C'est maintenant la D.C.A. française qui entre en action en l'encadrant très précisément : un coup au but et c'en est fini de lui. Pratiquement coupé en deux, il semble se décrocher du ciel pour aller s'écraser entre les villages de Benay et d'Hinacourt à cinq kilomètres à l'est de Clastres : toute l'action n'a duré que quelques secondes, et des cinq hommes de l'équipage seuls l'Hptfw. Heintzer, le Fw. Niemayer et l'Uffz. Schlotter ont eu le temps de sauter en parachute et s'en tirent avec des blessures plus ou moins graves.

SHAA

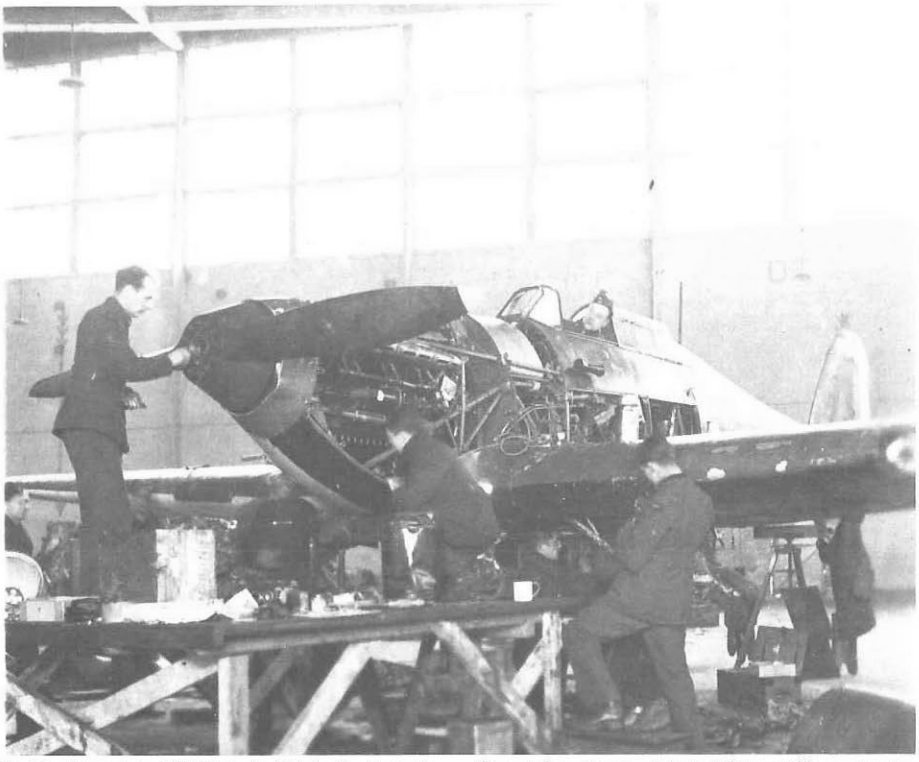
Les tragiques restes calcinés d'un autre He 111, qui pourraient être ceux du bombardier abattu au sud de Benay quelques minutes avant que son compagnon de vol ne soit contraint de se poser à Clastres. Difficilement dicernable sur le flanc du fuselage, une lettre F de couleur claire (jaune ?) est encore visible.

Cette fin si rapide de son compagnon de vol a, semble-t-il, vivement impressionné le pilote du dernier Heinkel. Les éclatements des obus de la D.C.A. continuant à secouer son appareil alors que le moteur déjà endommagé vient de s'arrêter, le Lt. Kurt Neumann n'hésite pas un instant de plus et décide de poser son bombardier, les chasseurs anglais ayant, quant à eux, repris leurs distances depuis que les tirs français sont entrés en action. L'appareil se rapproche maintenant très rapidement du sol, le pilote sort le train d'atterrissage, redresse sa machine et prend contact avec l'herbe de la piste.
Encore quelques centaines de mètres, et celle-ci va s'immobiliser quand la roue droite s'efface sous le poids de l'avion qui termine sa course sur un

magnifique « cheval de bois » dans les labours. Quelques minutes plus tard, après les péripéties relatées plus haut, l'Oblt. Neumann, l'Obfw. Oppermann, l'Obgefr. Freisberg et les Gefr. Pfeiffer et Pümpel sont faits prisonniers. Peu après l'atterrissage du Heinkel, les deux Hurricane du Lt. Weatherille et du Sgt. Townsend se posnt à leur tour sur le terrain de Clastres et revendiquent la destruction des deux bombardiers allemands : on relèvera sur le « V4 + ET », les impacts de 78 projectiles dont 12 de D.C.A. !

Celà se passait le 10 mai 1940, premier jour de l'offensive de la Wehrmacht à l'Ouest et le III./KG 1 « Hindenburg » venait de payer son intervention par la perte de cinq de ses bombardiers, sur les seize qui avait décollé en direction de la France. Sa liste était bien loin d'être close.

Remerciements : l'auteur remercie le Service Historique de l'Armée de l'Air à Vincennes pour le prêt des documents photographiques qui ont permis l'illustration de cet épisode de la guerre aérienne et notamment son Chef, le Général Christienne.



SHAA

Un Hurricane I du N° 73 de la British Air Force in France en cours de révision, dans un des grands hangars du terrain d'Etain-Rouvres, durant l'hiver 1939-1940. On note la curieuse peinture médiane mi-bleue mi-noire de l'intrados en usage dans la RAF à l'époque pour aider à l'identification des avions anglais.

COLLECTION J.B. FRAPPÉ

Saint-Laurent-de-la-Salanque, novembre 1940 : il y a déjà six mois que « la France a perdu une bataille ». Après avoir constamment reculé devant l'avance allemande, traversant successivement le ciel et les routes du Nord et de la Picardie, de la Normandie et de la Champagne, le GR I/14 se retrouve dans le sud de la France à côté de Perpignan. Bien des nouveaux visages sont venus s'ajouter à ceux des rescapés des combats de mai-juin 1940 : parmi ces derniers, le Capitaine Frébillot (debout au centre), chef de la 1ère escadrille et Tina..., la petite chienne récupérée dans le Heinkel descendu le 10 mai précédent sur le terrain de Clastres. Dans quelques semaines, elle aura « rejoint » l'Afrique du Nord et y continuera à voler le plus souvent possible jusqu'à la victoire finale des Alliés.

Les groupes de transport de l'Armée de l'Air en Indochine sur Douglas C-47 (1945 à 1956)

LES "DAK" EN INDOCHINE

par Alain Crosnier

L'aviation de transport fut un instrument indispensable des manoeuvres militaires stratégiques françaises en Indochine et, plus que toute autre subdivision d'arme, elle fut également l'élément d'appui capital qui permit de concevoir et d'exécuter de très nombreuses opérations dans un pays aux communications intérieures difficiles, voire très dangereuses.

Les groupes de transport y conférèrent aux forces terrestres mobilité et effet de surprise et, bien souvent, y conditionnèrent l'emploi et les possibilités d'intervention tactique des troupes au sol sur un vaste terrain d'opération. Historiquement, en effet, c'est en Indochine que l'Armée française put exécuter, avec ses propres moyens, ses premières missions aéroportées.

Grâce aux « Dakota » du G.M.E.O., un bataillon de sept cent hommes fut aérotransporté le 28 janvier 1946 sur le terrain de Dalat, préalablement occupé par des troupes amies, en vue de reprendre la ville des mains du Viet Minh. Première opération d'envergure de ce genre pour l'Armée de l'Air, première constatation acide pour le Haut-Commandement : l'absence d'avions de transport eut pu en interdire la réalisation avant plusieurs semaines, voire plusieurs mois, et toute opération éloignée sans le concours du transport aérien devint dès lors impensable.

Disponible en petit nombre au début du conflit indochinois, le « Dakota » **(1)** fut le premier appareil utilisé au sein de l'Armée de l'Air pour constituer un Groupe de Marche d'Extrême-Orient. Le Ju 52 « Toucan », récupéré en assez grand nombre après la fin des hostilités en Europe, vint ensuite appuyer progressivement ce groupe dans ses missions de transport, parachutage, bombardement, liaison et lignes régulières.

Les livraisons de C-47 faites par les Etats-Unis au titre du plan PAM-Extrême-Orient, permettèrent progressivement de relever les Ju 52 du G.T. 2/62 en 1951, puis ceux du G.T.1/64 en 1952 et, ensuite, de constituer un autre groupe, le 2/63 au début de l'année 1954.

L'éloignement de la Métropole ainsi que l'importance grandissante des unités de transport en Indochine conduisirent l'Etat-Major de l'Armée de l'Air à constituer en janvier 1946 un sous-groupement de moyens militaires de transport aérien : le S/G.M.M.T.A.-E.O.

En Indochine, les missions des groupes de transport restèrent obscures et souvent peu glorieuses ; il n'en reste pas moins que le rôle de ces unités fut primordial. Au sein même de l'Armée de l'Air, l'histoire des groupes de C-47 pendant cette période est fort méconnue, les archives officielles sont rares, pour ne pas dire inexistantes.

AIR FAN, néanmoins, entreprend de retracer ici les grandes heures des quatre Groupes de Transport ayant opéré sur « Dakota » en Indochine. Le mystère le plus complet demeure au sujet d'un cinquième groupe : le « Touraine ». A-t-il vraiment vécu une partie de la guerre d'Indochine, ou ses machines vinrent-elles simplement remplacer d'autres appareils ou renforcer certains groupes ? Ses avions et ses couleurs furent en tous cas présents sur la scène indochinoise... La question reste posée, et quelques lecteurs avertis viendront-ils peut-être éclairer ce point d'histoire. D'avance, nous l'espérons.

►►►

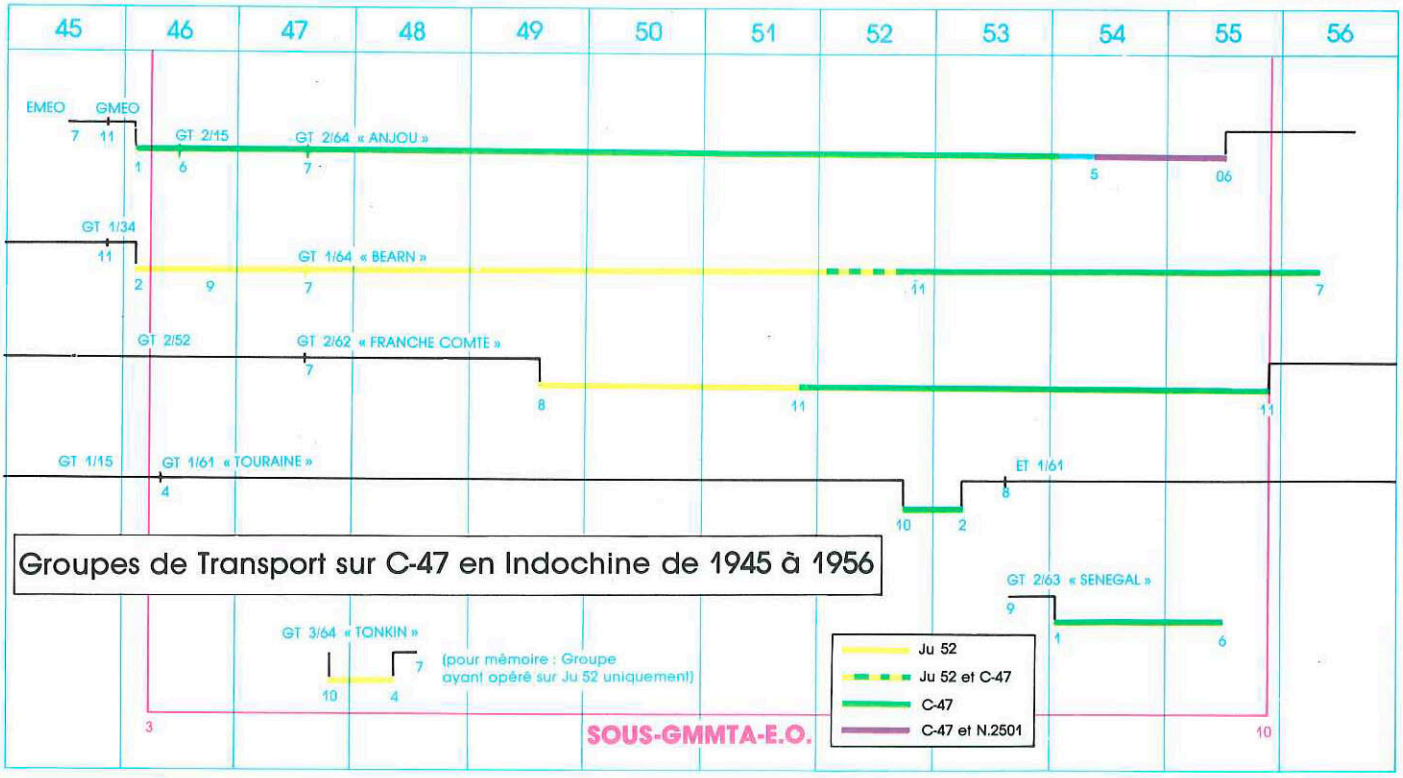
(1) Nom de baptême britannique du bimoteur Douglas C-47 « Skytrain » repris par l'Armée de l'Air.

M. LEBRUN

Ci-dessus, un document exceptionnel par sa qualité, vu son âge, représentant un « Dak » du G.T. 2/62 « Franche-Comté » à l'intrados camouflé (Tourane, 1954). Ci-contre, un supplétif vietnamien garde les abords d'un terrain où se trouve un « Dak » au nez rouge du G.T. 1/64 « Béarn » (*documents originaux de M. Lebrun prêtés par M. Jacquier*).

Above : an exceptionnal photograph, with regard to its age and quality, is this colour print of a yellow-nosed Dakota of GT 2/62 seen ar Tourane (Indochina) in 1954. The black underside camouflage colour was painted for the operations over Dien Bien Phu where the Dakota crews had to face intense communist anti-aircraft fire. Right : a red-nosed Dakota of GT 1/64 is being guarde by a Vietnamese militian.

M. LEBRUN



ECPA

Sur la base de Chartres, le 8 juillet 1945, les mécaniciens du Groupe de Transport « Touraine » préparent un des trois Dakota qui quelques jours plus tard vont être détachés aux Indes. Le G.T. « Anjou » de son côté va également fournir un détachement au mois d'août et ces éléments vont constituer l'embryon du G.M.E.O.
Before leaving for Indochina, a C-47 and a Ju 52 of G.T. 2/15 « Anjou » are seen in their Chartres Air Base hangar. The Dakotas of Groupe de Transport « Anjou » constituted the embryo of the G.M.E.O. which operated, as early as 1945, over Burma and Laos along with the RAF.

Le G.M.E.O.

Le Groupe de Marche d'Extrême-Orient trouve son origine dans la constitution au mois de juillet 1945 d'une Escadrille de Marche à Jessore aux Indes. Trois C-47 du Groupe de Transport 1/15 « Touraine » fournissent les premiers éléments de ce Groupe de Marche, bientôt renforcé par l'arrivée de trois autres appareils du G.T. 2/15 « Anjou » au cours du mois d'août. Ces avions sont mis à la disposition de la R.A.F. pour participer aux opérations de parachutage sur le Laos et la Birmanie.

Après l'armistice avec le Japon, le 15 août 1945, les événements politiques se précipitent en Indochine avec la prise de pouvoir par Ho Chi Minh à Hanoï et l'abdication de l'Empereur Bao Daï. Les premières forces françaises arrivent en Indochine vers la mi-septembre, et les C-47 assurent les liaisons entre les Indes et Saïgon. Au mois de novembre onze appareils sont en dotation et le G.M.E.O. est constitué. Il s'installe en janvier 1946 sur le terrain de Tan Son Nhut près de Saïgon avec dix huit C-47, et en février cinq autres appareils achetés par le Haut-Commissariat portent la dotation du Groupe de Marche à 23 « Dakota ».

Dès cette époque, la nécessité d'intervenir contre le Viet-Minh en certains points ou régions d'Indochine inapprochables par terre devient de plus en plus impérieuse. Malheureusement les Spitfire de la 1° Escadre de Chasse ne peuvent opérer sur des objectifs lointains en raison de leur rayon d'action insuffisant. On envisage alors l'équipement de quelques C-47 en bombardiers, et très rapidement grâce à l'ingéniosité des sous-officiers armuriers le Groupe de Marche est en mesure de mettre en ligne des avions équipés sommairement pour pouvoir lancer six bombes de 50 ou 100 kg, sur lance-paquets, ou une cinquantaine de bombes incendiaires. Par suite du manque de viseur adéquats, cependant, ces bombardements ne s'avèrent ni très réguliers ni très précis. Par bombardements en traînée et par passages successifs les C-47 parviendront pourtant à neutraliser des villages où le Viet-Minh a installé barrages et batteries.

Très rapidement, l'éloignement et la multiplication des zones d'opérations oblige l'Armée de l'Air à « pousser » sur des terrains secondaires avancés, soit du carburant et du matériel ainsi que des munitions, soit des détachements constitués (radios, mécaniciens au sol, etc...) Ce sont les C-47 qui, jusqu'à l'arrivée, début mars 1946, des Ju 52 du G.T. 1/34, assurent l'exécution de ces transports. Ainsi sont mis en place les premiers stocks d'essence sur les terrains d'Hanoï, de Pakse, et de Paksane, ainsi que le personnel, munitions et matériel nécessaires au stationnement d'un détachement de Chasse à Seno, Pakse et Nha Trang. Pareillement, le Groupe de Chasse 1/7 est transporté de Saïgon à Phnom Penh.

La mise en place de la base de Paksane pour les opérations du Tonkin, à la fin février, nécessite près de 50 rotations au départ de Saïgon, soit un total de 25.000 km pour

ECPA

Sur un terrain laotien en décembre 1950, un des premiers C-47 fourni par l'« Anjou », alors G.T. 2/15 et élément constitutif du G.M.E.O. L'appareil (s/n 43-49694) porte encore son camouflage américain d'origine.

On a Laotian airfield in December 1950, one of the early and well battered Dakotas of the Groupe de Marche d'Extrême-Orient. This aircraft is interesting in that it still wears its original US olive drab camouflage.

ECPA

Prise d'armes au Groupe de Transport 2/64 « Anjou » devant un des rares Dakota, équipé d'un poste gonio, utilisé pour la recherche et le repérage des émissions radio du Viet-Minh. L'« Anjou » fut présent en Indochine pendant près de dix ans où il fut le premier G.T. à percevoir des N.2501.

Parade under arms at the Groupe de Transport 2/64 « Anjou » in front of one of the very few Dakotas of the Armée de l'Air equipped with a radio-goniometer used to help in detecting the clandestine radio emissions of the Viet-Minh. Altogether flying C-47s and later N2501 GT 2/64 nearly spent ten years in Indochina.

transporter 60 tonnes d'essence, le personnel de la base, les transmissions, les vivres, le couchage, les rampes d'éclairage de nuit, etc... Pourtant le G.M.E.O. manque de personnel à terre, de rechanges et d'outillage. Moteurs et pièces achetés aux Indes doivent être transportés par avion. Au matin du 6 mars 1946, lors du début des opérations au Tonkin, la disponibilité totale est de 22 « Dakota » les avions du Groupe représentent alors un potentiel de 5.000 heures de vol et l'existence de cette masse de manoeuvre parée à débarquer 300 hommes et 20 tonnes de matériel sur Hanoï va dès lors influer fortement sur les décisions chinoises et vietnamiennes de précipiter les hostilités au Tonkin.

L'« Anjou »

En juin 1946, le G.M.E.O. change d'appellation et devient Groupe de Transport Aérien 2/15 « Anjou », et les « Dakota » participent aux opérations de libération du Laos tout en assurant les lignes régulières de transport de personnels. Le 1er juillet 1947, le G.T.A. 2/15 devient Groupe de Transport 2/64 « Anjou », et sa participation aux opérations du Tonkin et d'Annam lui valent deux citations. Une troisième citation est acquise en Cochinchine en 1949/50. A cette époque, une partie du groupe est détachée dans le nord sur le terrain de Gia Lam, près d'Hanoï ; ce détachement est désigné « Anjou-Nord ».

De 1951 à mi-1952, l'« Anjou » prend une part très active aux opérations de Laï Chau, Nghia Lo et Hoa Binh et une quatrième citation lui est décernée. Pour ses interventions lors du pont aérien de Na San, il obtient une cinquième citation. Au mois d'octobre 1953, le parc aérien de l'unité est fort de 37 appareils, dont 24 sont détachés à « Anjou-Nord ».

Pendant l'année 1953 le G.T. 2/64 participe aux opérations du delta Tonkinois et son brillant comportement (31 avions touchés par la DCA) lui vaut l'attribution d'une sixième citation à l'ordre de l'Armée Aérienne.

Le groupe participe avec tous ses moyens disponibles à la bataille de Diên Biên Phu jusqu'au 7 mai 1954, et une septième citation vient décorer son drapeau alors qu'il totalise en Extrême-Orient 17.596 missions de Guerre N° 2 en 64.225 heures de vol.

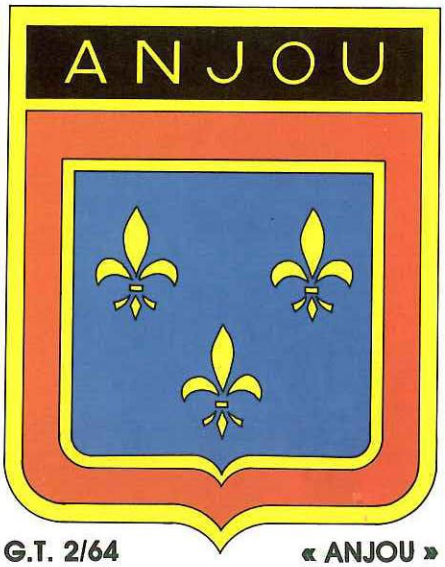
Présents sur le théâtre d'opération indochinois depuis le début du conflit, ses C-47 restent opérationnels jusqu'au 20 juillet 1954 à « Anjou-Nord ». Mais la fin des « Dak » à l'« Anjou » s'annonce, le 29 mai arrivent les trois premiers Nord 2501 qui doivent remplacer les C-47 ; les livraisons s'échelonnent jusqu'au début du mois d'août et la dotation atteint vite vingt appareils. Dès cette époque les C-47 sont progressivement convoyés sur le terrain de Bien Hoa en attendant leur retour en France.

Le Groupe n'assure plus alors que des missions humanitaires, et au mois de juin 1955 il quitte l'Asie pour l'Afrique ; Blida en Algérie devient sa nouvelle base de stationnement.

ECPA

Pour les combattants français engagés dans la lutte contre le Viet-Minh, la silhouette familière du « Dak » sillonnant le ciel inspirera toujours le réconfort.

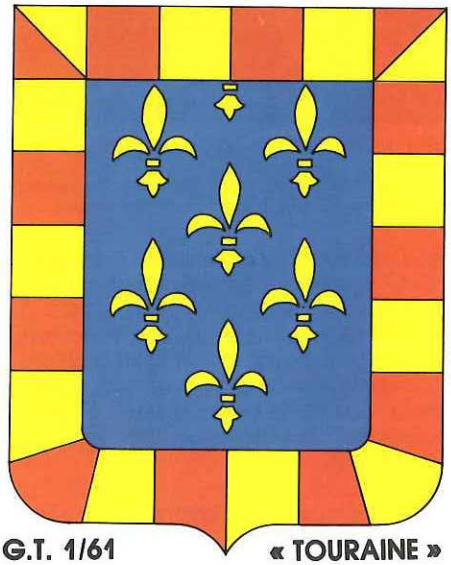
For the French and regular Vietnamese troops fighting the Viet-Minh, a Dakota overflying the battle field was always a very reassuring sight.



G.T. 2/64 « ANJOU »

G.T. 1/64 « BEARN »

G.T. 2/62 « FR-COMTE »

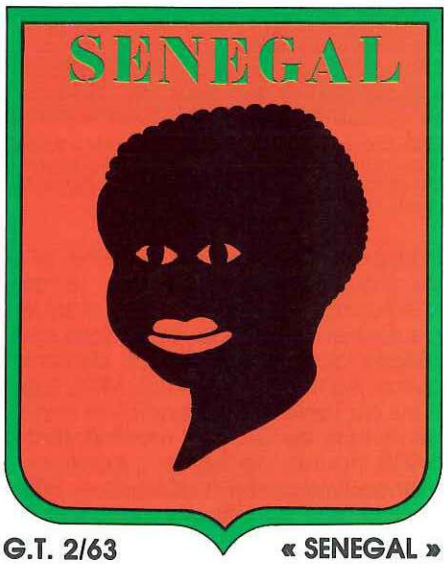


G.T. 1/61 « TOURAINE »

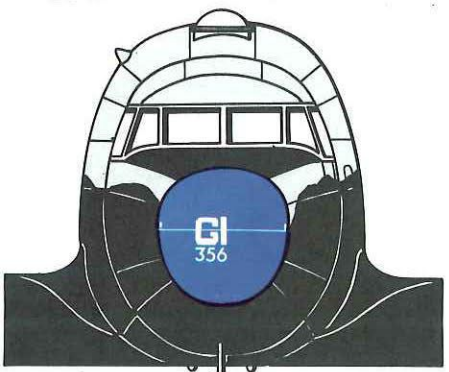
Les C-47 du S/GMMTA-EO portaient tous, en principe, le blason du G.T. auquel ils appartenaient. Les blasons des cinq Groupes du Transport engagés en Indochine, de juin 1946 à juillet 1956 sont présentés ici tels que peints sur les appareils, le G.M.E.O. n'ayant, quant à lui, jamais eu d'insigne distinctif. Portés, en général des deux côtés du nez ces blasons pouvaient parfois présenter des variantes, surtout au niveau de l'inscription (forme des lettres). Le « Touraine » mis à part, les quatre Groupes opérèrent ensemble sur C-47 pendant une très courte période de janvier 1954 à juin 1955, l'aide américaine ayant été assez longue à se préciser.

Chaque groupe se distinguait, par ailleurs, par la couleur du nez de ses Dakota, ainsi que par le rond de couleur, sur la dérive, dans lequel était inscrit la dernière lettre de l'indicatif radio de l'appareil ou, parfois, dans les G.T. ayant plus de 26 C-47, comme à l'« Anjou », les deux dernières lettres.

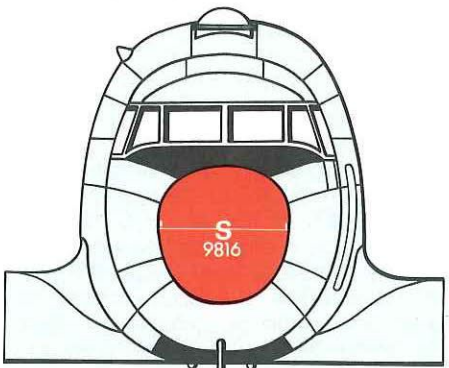
(Blasons dessinés par A. Jeanpierre)



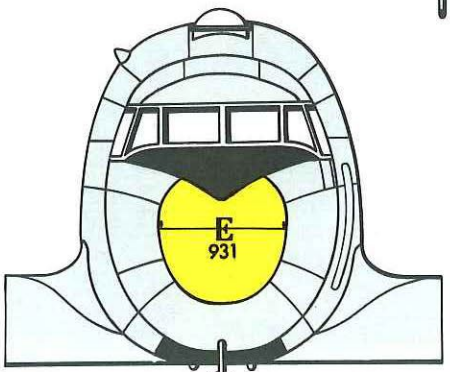
G.T. 2/63 « SENEGAL »



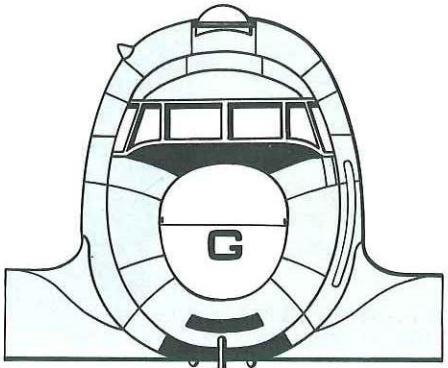
F-RBGI n° 44-76356



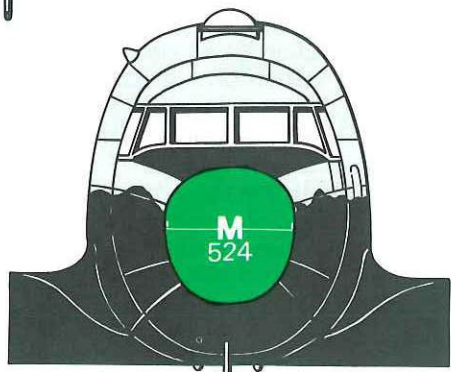
F-RBDS n° 43-49816



F-RAZE n° 43-49931

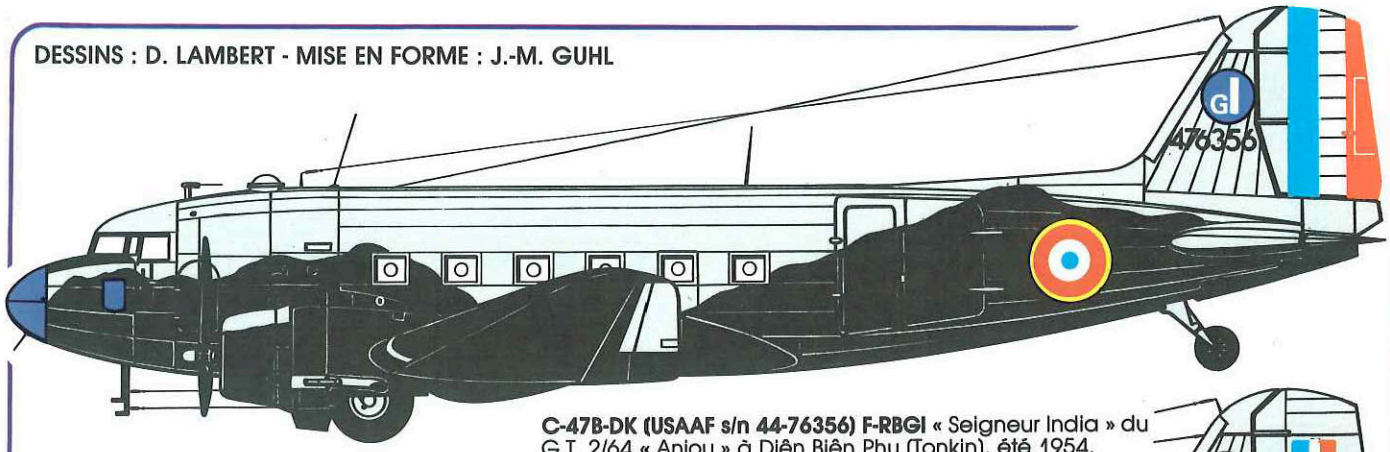


F-RANG n° 43-48555

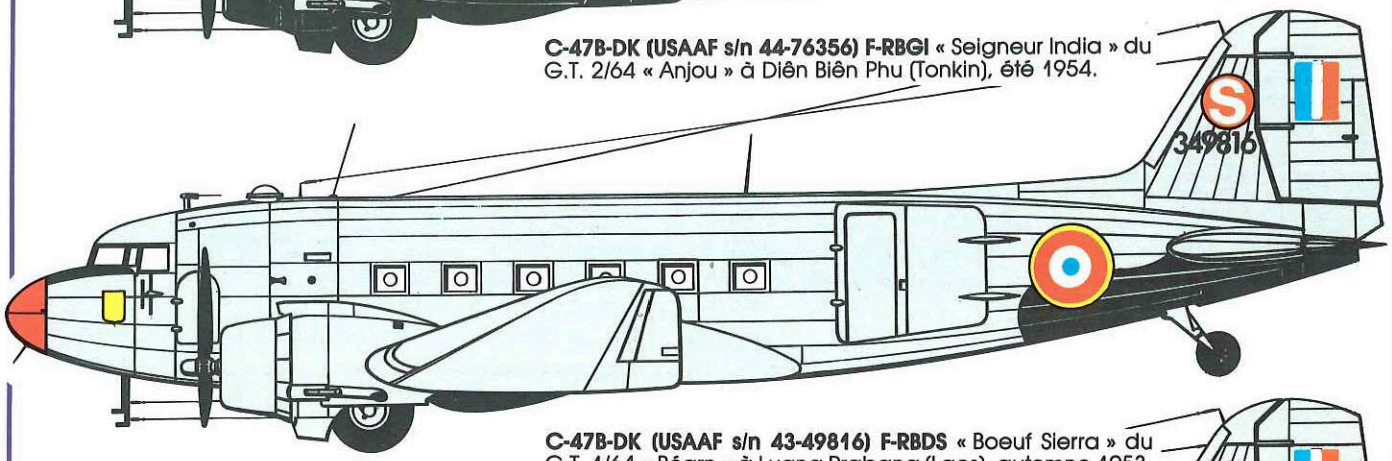


F-RBNM n° 43-49524

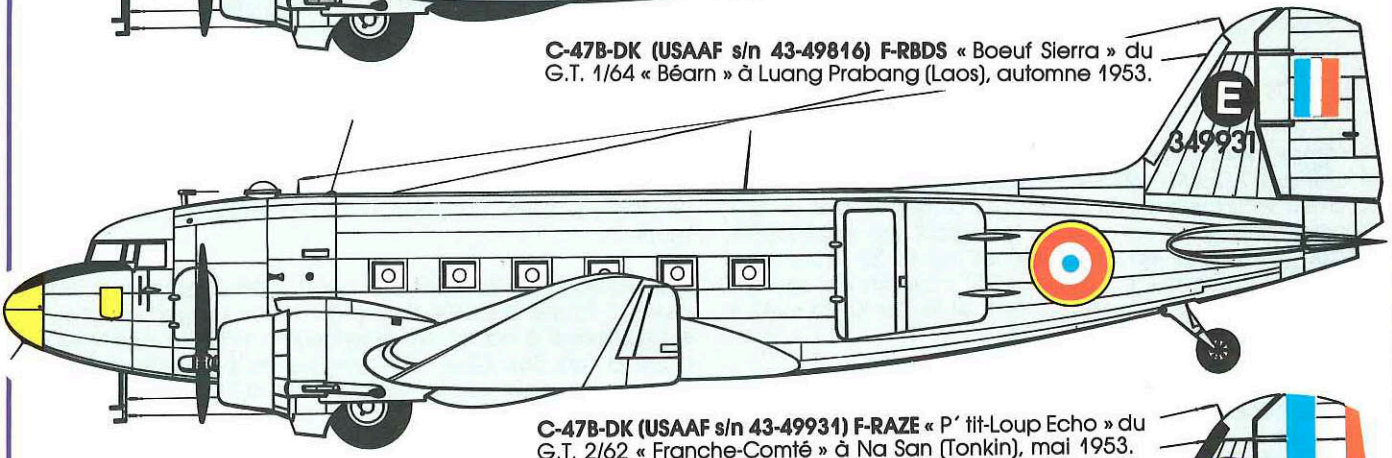
DESSINS : D. LAMBERT - MISE EN FORME : J.-M. GUHL



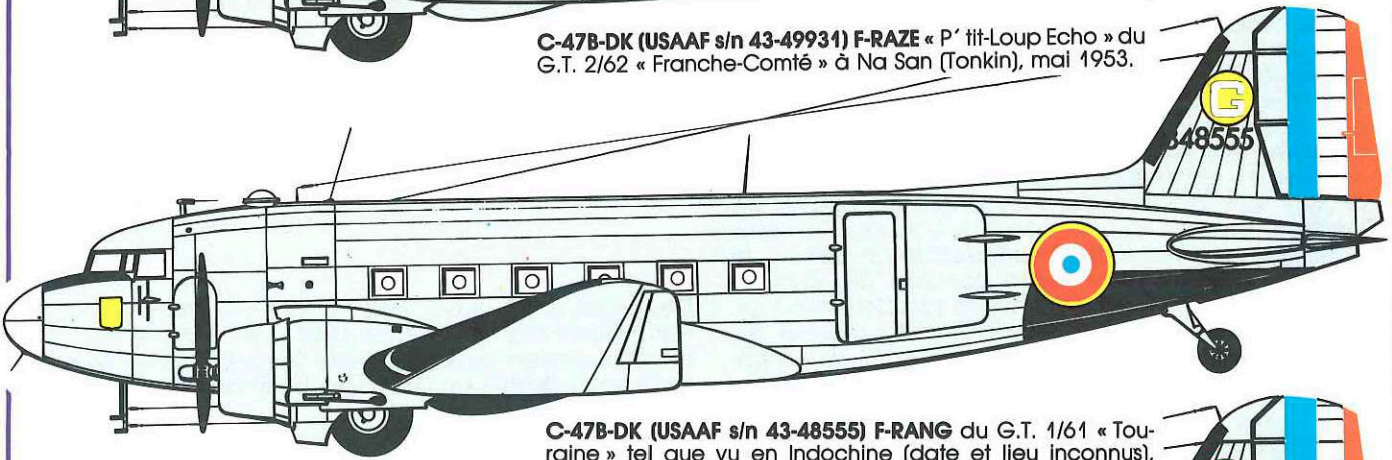
C-47B-DK (USAAF s/n 44-76356) F-RBGI « Seigneur India » du G.T. 2/64 « Anjou » à Diên Biên Phu (Tonkin), été 1954.



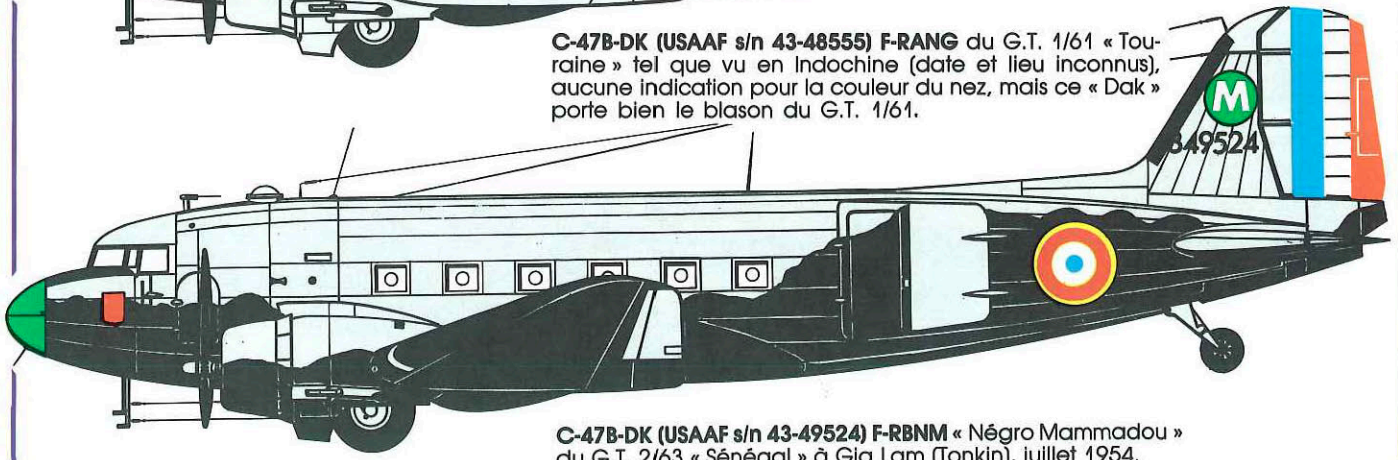
C-47B-DK (USAAF s/n 43-49816) F-RBDS « Boeuf Sierra » du G.T. 1/64 « Béarn » à Luang Prabang (Laos), automne 1953.



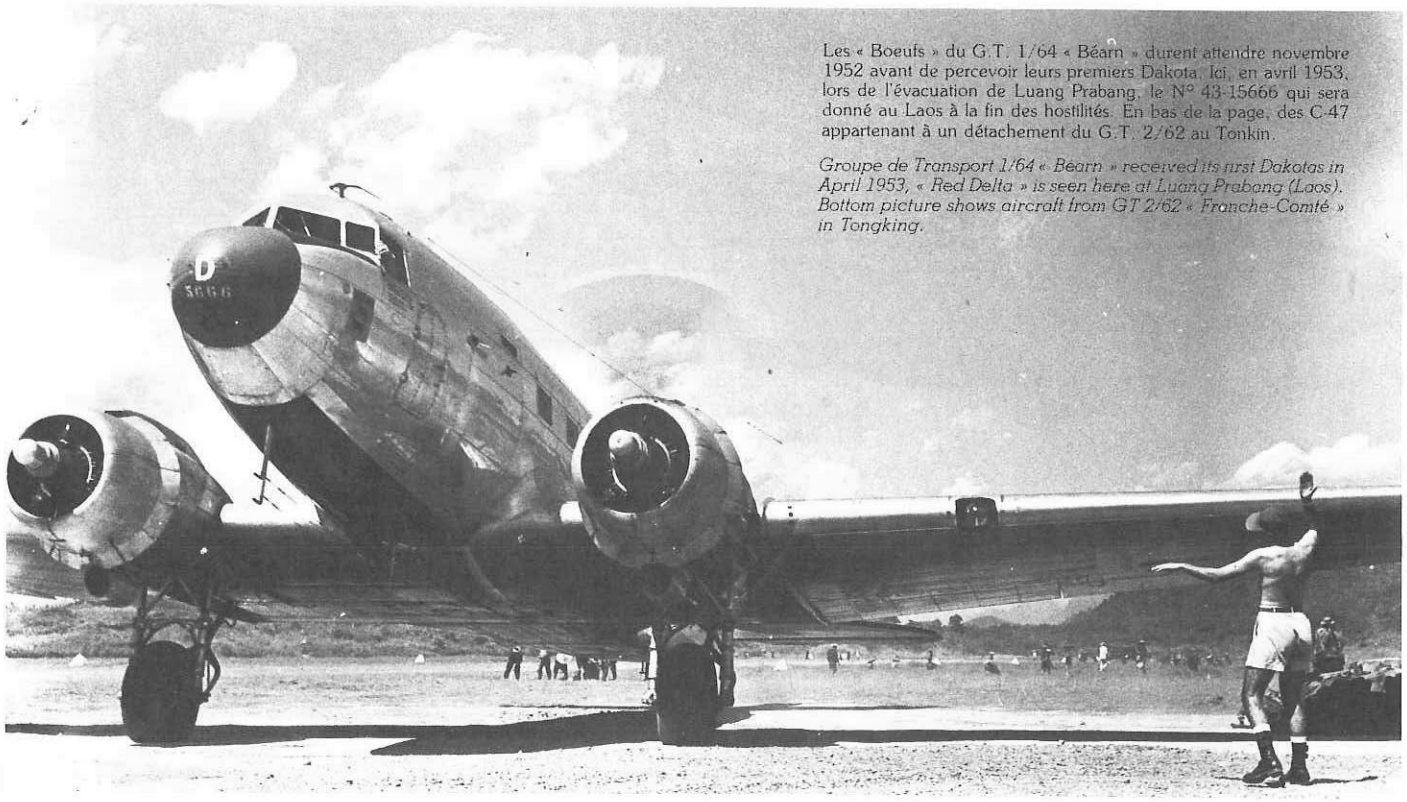
C-47B-DK (USAAF s/n 43-49931) F-RAZE « P' tit-Loup Echo » du G.T. 2/62 « Franche-Comté » à Na San (Tonkin), mai 1953.



C-47B-DK (USAAF s/n 43-48555) F-RANG du G.T. 1/61 « Touraine » tel que vu en Indochine (date et lieu inconnus), aucune indication pour la couleur du nez, mais ce « Dak » porte bien le blason du G.T. 1/61.



C-47B-DK (USAAF s/n 43-49524) F-RBNM « Négro Mammadou » du G.T. 2/63 « Sénégal » à Gia Lam (Tonkin), juillet 1954.



Les « Boeufs » du G.T. 1/64 « Béarn » durent attendre novembre 1952 avant de percevoir leurs premiers Dakota. Ici, en avril 1953, lors de l'évacuation de Luang Prabang, le N° 43-15666 qui sera donné au Laos à la fin des hostilités. En bas de la page, des C-47 appartenant à un détachement du G.T. 2/62 au Tonkin.

Groupe de Transport 1/64 « Béarn » received its first Dakotas in April 1953, « Red Delta » is seen here at Luang Prabang (Laos). Bottom picture shows aircraft from GT 2/62 « Franche-Comté » in Tongking.

ECPA

Le « Béarn »

Le premier détachement du G.T. 1/34 « Béarn » arrive en Indochine le 7 février 1946 et s'installe sur le terrain de Bien Hoa avec ses quelques Ju 52 et C-47 ainsi que des avions japonais récupérés sur place. Au mois de septembre l'effectif du groupe est complété et les Ju 52 restent les seuls avions en ligne. Le « Béarn » fait mouvement sur Tan Son Nhut au mois de janvier suivant, et le 1er juillet 1947 il devient Groupe de Transport 1/64.

Ce n'est qu'en 1953 que les C-47 viennent à nouveau équiper le Groupe et remplacer progressivement les vieilles « Julie ». Le G.T. 1/64 participe alors avec ses nouveaux appareils, à de nombreux ponts aériens sur Na San, Laï Chau, Luang Prabang et Paksane, de mars à juin 1953, et à des opérations combinées, telles « Artois » au sud Cochinchine en février, « Hirondelle » à Lang Son en juillet, et « Mouette » en octobre. Au mois de novembre les « Dakota » sont engagés dans les premières phases de l'opération « Castor » sur Diên Biên Phu. L'année 1954 sera particulièrement meurtrière au dessus de la « cuvette » ; le Groupe y est engagé de façon continue du 13 mars jusqu'à l'épilogue du 7 mai. Trois avions sont détruits au sol, deux atteints en plein vol. L'équipage du premier est perdu, tandis que celui du N° 349434 (F-RBDC) est fait prisonnier le 28 mars. Les équipages du « Béarn » se distinguent particulièrement en contribuant au ravitaillement de la place assiégée et en réussissant à exécuter sous les feux de l'artillerie et de la D.C.A. ennemie 125 parachutages de matériel, munitions et vivres, et 32 largage de personnel de nuit. Une des caractéristiques du G.T. 1/64 aura été sa participation aux opérations lancées dans tous les secteurs.

Les équipages forment de petits détachements permanents à Tourane et Vientiane alors que le gros du groupe est stationné à Hanoï. Au mois de juin 1954, le « Béarn » est basé à Tan Son Nhut ; il participe au pont aérien Hanoï-Saïgon, en août et septembre, puis à l'évacuation d'Haïphong en octobre.

De son arrivée jusqu'à la fin des hostilités en Indochine, le G.T. 1/64 totalisera plus de 30.000 missions de guerre et recevra huit citations à l'Ordre de l'Armée Aérienne. Il sera dissous à Saïgon le 31 juillet 1956, pour être recrée au Bourget le 1er décembre suivant.

Le « Franche-Comté »

Equipé de Ju 52, le G.T. 2/62 « Franche-Comté » s'installe à Hanoï/Bach Maï le 26 août 1949 avec ses premiers éléments. Il devient opérationnel le 3 octobre et les premiers C-47 sont affectés au Groupe à partir du mois de novem-

ECPA

bre 1951. L'année suivante le 2/62 se distingue lors de l'offensive Viet-Minh en haute région Tonkinoise et en pays Thaï. En 1953 il participe à tous les ponts aériens et en particulier à l'évacuation de Na San dans des conditions atmosphériques très mauvaises. Il participera ensuite au soutien du camp retranché de Diên Biên Phu pendant cinq mois.
Après 21.000 missions de guerre, sanctionnées par cinq citations, le « Franche-Comté » quittera l'Indochine, le 15 novembre 1955, pour venir s'installer à Orléans.

Le « Touraine »

Les activités du G.T. 1/61 « Touraine » en Extrême-Orient remontent au 13 octobre 1948 : ce jour là un équipage de ce Groupe quitte la France sur le C-47 N° 476795 pour rallier l'Indochine. Le même appareil conduit par le même équipage est de retour à Orléans le 30 du même mois, réalisant ainsi la première liaison aller-retour sur Saïgon. Tout au long de l'année 1949 les convoyages se succèdent au profit de l'« Anjou », le « Touraine » perdant lui-même une partie de sa dotation en C-47 versée aux unités basées en Indochine.

Le 28 avril 1949, le C-47 N° 349050 se pose à Orléans au retour du trajet Paris-Saïgon-Paris, première ligne régulière à grande distance montée par le transport aérien militaire. Les convoyages continuent au fil des mois, mais à partir du 14 octobre 1952 un très important renfort d'appareils est demandé pour les opérations indochinoises. C'est le 1/61 qui va fournir aux autres Groupes, vingt-quatre de ses avions, entre le 16 et le 31 du même mois. Une grande partie de ces appareils est équipée en version sanitaire.

Le transfert organique du G.T. 1/61 « Touraine » en Indochine sera tout de même enregistré. Un temps très court, un détachement permanent existera sur place d'octobre 1952 à février 1953. On sait peu de chose sur ses activités opérationnelles.

Le « Sénégal »

La dernière étape du plan d'accroissement du S/G.M.M.T.A.-E.O. se concrétise fin 1953 avec l'arrivée en novembre à Saïgon du G.T. 2/63 « Sénégal » reconstitué le 17 septembre à Orléans. Faute d'avions, le personnel de

Le PAM-EO ou l'aide américaine

En plus des quelque soixante « Dakota » livrés par les U.S.A. au titre de la loi « prêt-bail » en 1944 et 1945, l'Armée de l'Air reçut environ soixante-quinze autres C-47 au titre du plan PAM-Extrême-Orient entre 1951 et 1954.

Ces appareils permirent de compléter la dotation de l'« Anjou » durant l'année 1951, puis en 1952 celle du « Franche-Comté » tout en remplaçant progressivement les Ju 52 du « Béarn ». En 1953, le S/GMMTA-EO put alors équiper le groupe « Sénégal » et remplacer les avions détruits dans les autres unités. Les dix-huit derniers appareils ramenés de Manille aux Philippines, en 1954, furent attribués au « Sénégal » et au « Béarn », tandis que l'« Anjou » et le « Franche-Comté » reçurent de leur côté des avions de remplacement.

Ci-contre, durant l'évacuation de Na San, en septembre 1953, les C-47 du G.T. 2/62 « Franche-Comté » au coude à coude avec les Bristol Freighter 170 d'Air Viet-Nam. sur Na San, les avions de plusieurs compagnies civiles (notamment Aigle Azur, STAEO, Autrex, CATI, COSARA et Air Viet-Nam) furent mis à contribution.

Right, during the Na San operations in September 1953, most of the civilian cargo aircraft in use in Indochina were impressed into service to back-up the Armée de l'Air transport units, notably GT 2/62 « Franche-Comté », hurried into the battle front to rescue soldiers and tonkinese civilians as well from the advancing communist troops.

LES C-47 DE L'ARMÉE DE L'AIR

Troisième version du C-47 directement dérivé du célèbre DC-3, le C-47B était identique au C-47 initial, sinon pour ses moteurs qui étaient des Pratt & Whitney R-1830-90/90B de 1 200 ch dotés d'un compresseur pour le vol en altitude. Les modèles de C-47 livrés par les Etats-Unis à la France furent principalement du type C-47B-DK.

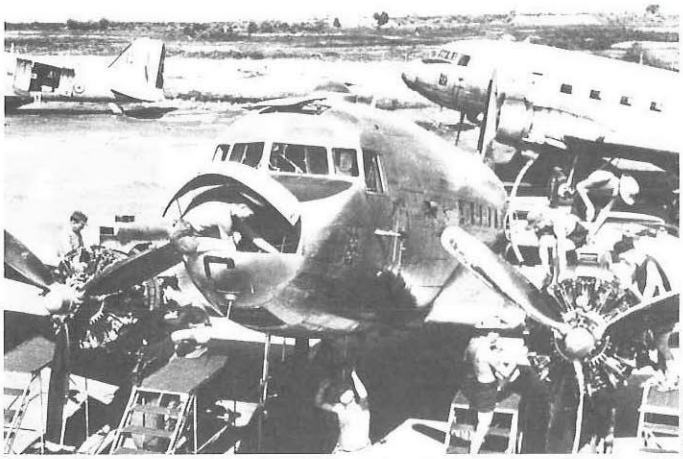


PHOTO X

Prise quelque part en Indochine, cette photo montre des mécaniciens au travail sur un C-47 (USAF s/n 44-17836) du G.T 1/61 « Touraine ». Noter l'indicatif « Golf » partiellement effacé sur le nez.

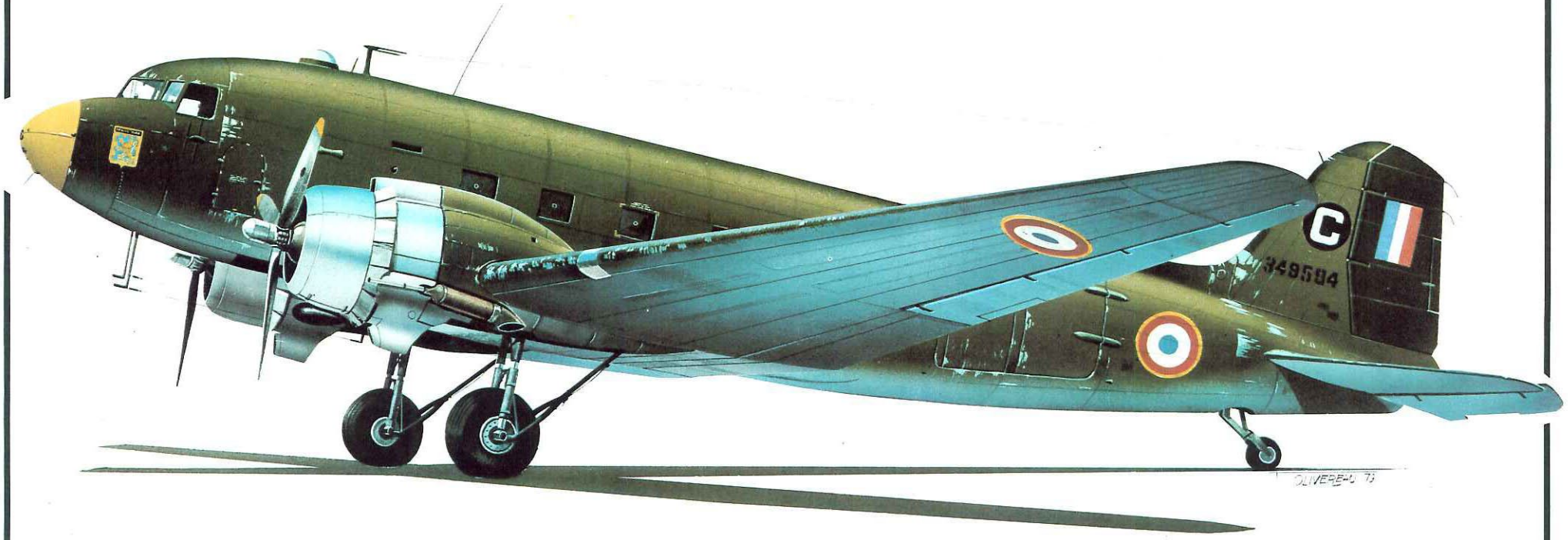
Pictured somewhere in Indochina, this Dakota is one of the lesser-known GT 1/61 « Touraine » for which unit no indication on the nose colour has yet been given.

R. CHAUVIN

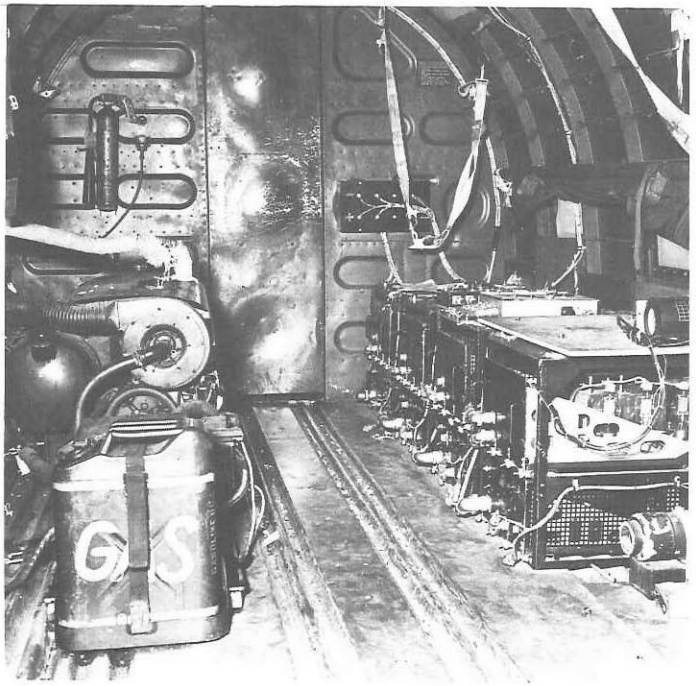
Le C-47B « Négro Whisky » du G.T. 2/62 « Sénégal » emmène une formation de « Dak » au-dessus d'Hanoï à l'occasion du défilé du 14 juillet 1954.

A black-belly painted Dakota of GT 2/62 « Sénégal » leading a formation over Hanoï during the 1954 « Bastille Day » flypast.

ECPA



Douglas C-47B-DK, USAF s/n 43-49594 « P'tit-Loup Charlie » appartenant au Groupe de Transport 2/62 « Franche-Comté » tel que vu à Na San (Tonkin), lors de l'évacuation de cette position durant la saison des pluies 1953. Ce « Dak » est intéressant à plus d'un titre, d'abord en ce qu'il porte encore le camouflage américain d'origine (extrados « olive drab », intrados « neutral gray ») appliqué sur tous les avions livrés à l'origine au Groupe de Marche d'Extrême-Orient et, ensuite, parce que ses deux moteurs et leurs capots alu sont manifestement le résultat d'un échange standard réalisé sur le terrain. Le gouvernail de direction de ce C-47 semble également provenir d'un stock de rechange, sa coloration étant nettement plus foncée que celle de la cellule.



Les Dakota furent également utilisés par l'Armée de l'Air dans la guerre psychologique contre le Viet-Minh. Les différentes photographies ci-contre, d'origine ECPA, montrent un C-47 décoré aux couleurs de la République du Viet-Nam (drapeau jaune à trois bandes rouges) et de l'Armée de l'Air. Les inscriptions diverses peintes en vietnamien sur les flancs et l'intrados de l'avion évoque des idées aussi diverses que « le Viet-Minh c'est l'esclavage », « Viet-Nam communiste, terre brûlée » etc... Pour faire mieux encore passer ces messages ce C-47 était équipé de hauts-parleurs de grande puissance, alimentés par des amplificateurs dont l'énergie électrique était fournie par un groupe électrogène auxiliaire .

In Indochina the Dakotas were also used in the psychological warfare against the Viet-Minh. The here published photographs show a special C-47 painted in the colours of the Republic of Viet-Nam (yellow flag with 3 red stripes) and adorned with the French tri-colour flag. The numerous inscriptions painted in white against the black bottom camouflage colour are vietnamese anti-communist slogans. Loud-speakers mounted under widespread pro-vietnamese government propaganda..

ECPA

Ci-dessus ; ce groupe de Dakota du Groupe de Transport 2/62 « Franche-Comté » vu lors de l'évacuation de Na San rend bien compte des conditions dans lesquelles opéraient les équipages du S/GMMTA-EO. Ci-dessous ; le Général Navarre, commandant-en-chef du Corps Expéditionnaire en Indochine, est salué, quittant l'aérodrome de Bach Maï en Buick, par le Général Cogny alors commandant des Forces au Tonkin. Durant son séjour en Indochine, le Général Navarre utilisa souvent pour ses déplacements le Dakota (USAF s/n 43-48336) F-RBGG.

Above : typical grass airstrips like the one used at Na San by the Dakotas of GT 2/62 during the evacuation of that Tonkinese forward post give a good visual account of the French Air Force transport activities in Indochina. Below : General Navarre, then Commander-in-Chief of the French forces in Indochina, leaves Bach Mai airport saluted by General Cogny after alighting from his personal C-47, a former GT 2/64 blue-nosed aircraft precedingly in use within the Anjou-Nord air group. In the background can be seen a Grumman F8F-1 and a NC 701.

ECPA

(Suite de la page 41)

ce quatrième Groupe de Transport sera détaché en renfort dans les trois autres Groupes jusqu'au mois de janvier 1954. A cette date les avions promis sont livrés par les Etats-Unis et le « Sénégal » participe alors, en titre et en fait, aux opérations avec ses propres C-47 basés à Tourane. Au mois de mars il vient s'installer à Gia Lam pour faire face à la menace Viet-Minh sur le nord. Il participe aux opérations sur Luang Prabang et intervient ensuite sur la « cuvette » de Diên Biên Phu avec les autres unités de transport. Le 20 septembre le GT 2/63 rejoint Cat Bi (Haïphong). A partir du 30 novembre 1954, il est affecté à Tan Son Nhut (Saïgon).

Le « Sénégal » totalisera en Extrême-Orient 954 missions de guerre. Pour son activité au profit du camp retranché de Diên Biên Phu il sera cité à l'Ordre de l'Armée Aérienne.

Dissous le 1er juin 1955 en Indochine, ses C-47 seront transférés aux Forces Armées Vietnamiennes pour former le 1er Groupe de Transport vietnamien. En 1960, plusieurs de ces appareils existaient encore opèrant à partir de Tan Son Nhut aux couleurs de la Republic of Viet Nam Air Force.

La fin des opérations d'Indochine

Avec l'entrée en vigueur de l'armistice le 27 juillet 1954, les Groupes de C-47 et les « Noratlas » du 2/64 assurent le pont aérien Nord-Sud pendant plusieurs mois. Les missions de guerre sont terminées et ce sont maintenant des missions humanitaires qu'exécutent les « Dakota ». Plusieurs centaines d'heures de vol par jour sont nécessaires pour évacuer les populations civiles qui fuient en masse le nord du pays.

Peu à peu, au fur et à mesure des regroupements et des évacuations prévues par les clauses d'armistice, l'activité aérienne du S/G.M.M.T.A.-E.O. diminue mais les C-47 assurent encore de nombreux transports réguliers à travers l'Indochine, bien au delà de la dissolution de ce commandement le 15 octobre 1955 pour ce qui est des activités du « Béarn », par exemple.

Durant le conflit indochinois, les « Dak » aux couleurs de l'Armée de l'Air ne furent pas les seuls à sillonner les cieux tonkinois. Lors de plusieurs opérations d'importance, on retrouvera de nombreux DC3 des compagnies locales (Air Viet-Nam, Aigle Azur...), réquisitionnés pour l'heure, ailes dans ailes avec leurs frères à cocardes. □

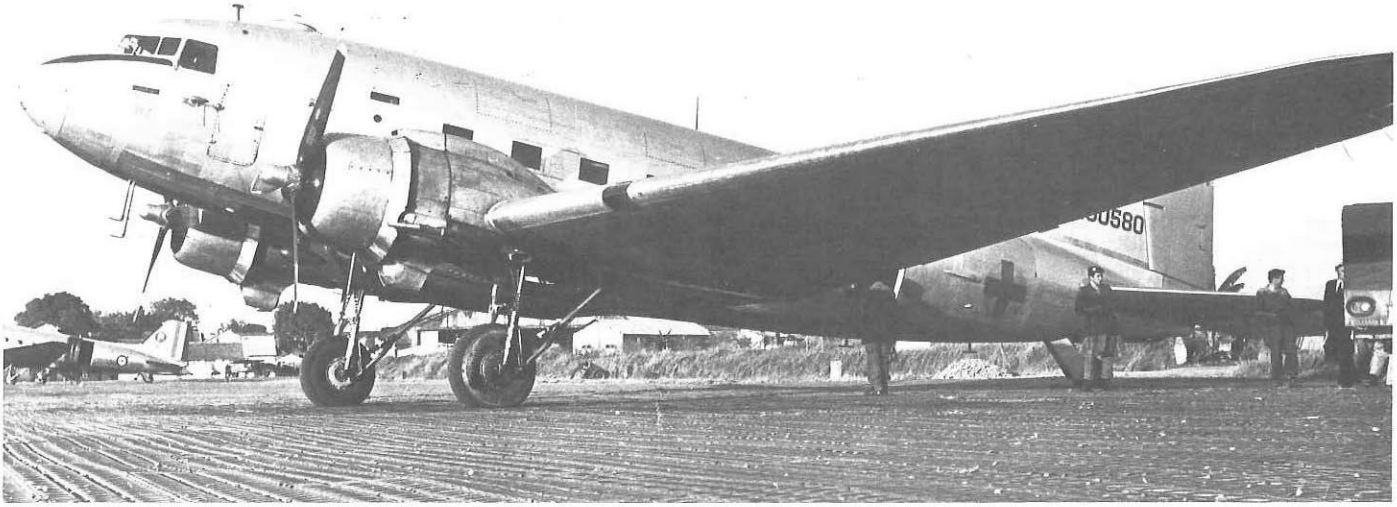
ECPA

Les « Dak » de l'Armée de l'Air accomplirent la plus grande part des opérations d'évacuations sanitaires, ici un appareil du G.T. 1/64 « Béarn », mais les DC-3 civils ne furent pas en reste comme le montre cet avion d'Aigle Azur sur une piste du Tonkin.

The Dakotas of the French Air Force accomplished the biggest part of the medical evacuations in Indochina, here an aircraft of GT 1/64 showing the two oxen emblem, but many civilians DC-3s like the one hereunder illustrated were also used.

ECPA

L'auteur tient à remercier les nombreuses personnes qui l'ont aidé dans la réalisation de cet article, beaucoup ou simplement un peu, à savoir : au SHAA, le Capitaine Peyruseigt et M. Lechoix ; à l'E.M./COTAM, le Capitaine Colas ; le Colonel Jourdan, commandant la B.A. d'Orléans ; le Capitaine Pavillet de l'E.T.2/64 ainsi que MM. Bigel, Bodson, Jacquier, Jourdan et Lebrun. Merci également à M. R. Chauvin, lecteur d'AIR FAN et ancien du « Sénégal », pour sa discrète mais très efficace collaboration et à Jean-Michel Guhl sans lequel cet article n'aurait jamais pu prendre forme de la sorte.

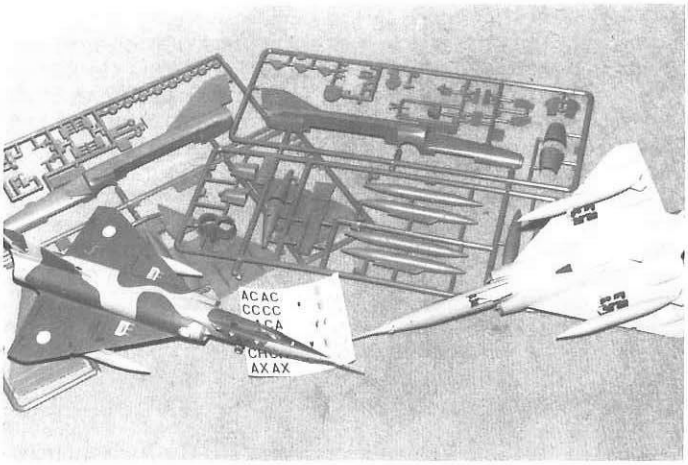


ECPA

Après la signature du cessez-le-feu en Indochine, une grande partie des C-47 du G.T. 2/62 furent utilisés, toutes marques de nationalité recouvertes par des croix rouges, pour des EVASAN au Tonkin.

After the July 1954 truce agreement in Indochina, many of GT 2/62 Dakotas, devoid of all French national markings, were used for medical evacuation, sporting red crosses, in Northern Indochina.

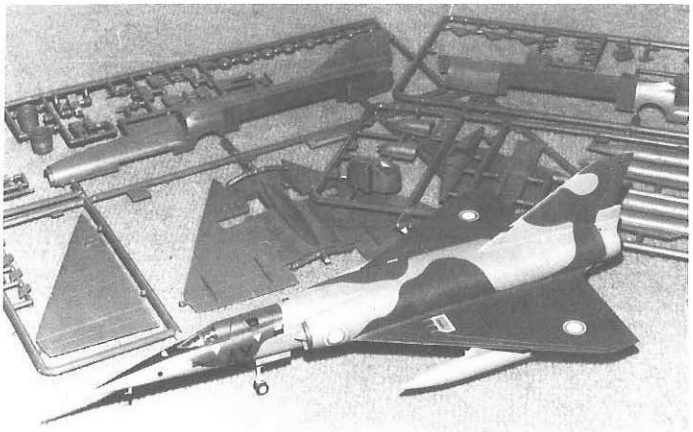
ANALYSE DES NOUVEAUTES DU MOIS



Heller : Dassault « Mirage IVA » au 1/72e : Chouette !

Dans le cadre d'une politique de modernisation de sa gamme, Heller vient de sortir un Mirage IVA au 1/72e en remplacement de la maquette quelque peu démodée qui figurait à son catalogue depuis plus de dix ans.

Le nouveau modèle comporte 86 pièces moulées dans un plastique bleu verdâtre assez inhabituel chez ce fabricant. Les lignes de structure, comme il est habituel chez Heller, ont été gravées en relief et le moule a



été sablé, ce qui donne aux pièces un aspect satiné du plus bel effet.

L'Armée de l'Air a de tous temps été très discrète sur l'utilisation de son bombardier nucléaire, ce qui explique que la documentation sur cet avion soit pratiquement inexistante. Néanmoins, le Musée de l'Air possède le prototype n° 02, dont la configuration est très voisine de celle des avions de série, et le Mirage IV fait des incursions de plus en plus fréquentes lors des journées "Portes Ouvertes" organisées sur les bases aériennes. Grâce à cela, il est possible de se procurer quelques éléments de référence pour juger la maquette Heller.

Les dimensions générales sont exactes et l'assemblage se fait sans problèmes. Nous avons particulièrement apprécié la jointure de l'extrados de la voilure avec le fuselage, qui est parfaite et ne nécessite aucun ponçage. Il n'en va pas de même du nez de l'avion où les vitrages figurant les phares sont trop petits pour les trous existants ; il faudra les remplacer par des tiges de plastique transparent du bon diamètre enfoncées de force et polies.

Il est difficile de dire grand chose du poste de pilotage, puisqu'aujourd'hui encore il est classifié ; mais rassurez-vous, il n'y a pas grand chose à voir au travers de la verrière. Que les vicieux sachent seulement qu'un tuyau permet au navigateur de communiquer avec le pilote au moyen de petits papiers en cas de panne du téléphone de bord.

La grosse erreur de la maquette se situe au niveau du radôme (pièce 54) qui, au lieu d'être rond, devrait être ovale. L'erreur est moins difficile à corriger qu'il n'y paraît : il suffit de couper le radôme en deux dans le sens de la longueur et d'y rajouter une "tranche" que l'on poncera par la suite.

Le train d'atterrissage, quoi que correctement réalisé, gagnera beaucoup à voir ses contrefiches remplacées par du plastique étiré. Quant aux roues, quel cauchemar : il vous faudra en peindre dix !

L'implantation des différentes petites antennes fournies par Heller n'est pas fausse, mais il faut savoir que ces antennes ne s'appliquent pas à tous les avions. De toute façon on a intérêt à remplacer ces antennes par de petits morceaux de carte plastique ; de même, les ailettes des réservoirs supplémentaires et de la bombe doivent être refaites en carte plastique fine.

Le plan de camouflage de la notice doit être regardé avec une certaine prudence (nous nous y sommes laissés prendre) et nous vous conseillons plutôt de consulter des photos de l'avion réel.
Pour terminer, si vous désirez utiliser les décalcomanies fournies dans la boîte, faites le avec beaucoup de circonspection et en découpant le film protecteur, sous peine de massacrer une maquette par ailleurs fort jolie. Les décalques Heller adhèrent parfaitement lorsqu'ils sont brillants, mais la couche de vernis mat les rend si rigides qu'ils perdent pratiquement toute qualité adhésive.

M. GERARD

Airfix : MBB Bö 105C au 1/72e, un joli petit hélicoptère

Les fabricants de maquettes sont généralement peu enclins à produire des hélicoptères. Ainsi si l'on excepte Airfix et Heller, qui ont tous deux plusieurs voilures tournantes à leur actif, c'est pratiquement le grand vide... le "Wessex" de Frog ne se trouve plus dans les échoppes mais c'était une exception à la règle, de même que le "Lynx" chez Matchbox, etc.
Si l'on veut bien faire abstraction des hideux rivets qui décorent la maquette, ce petit Bölkow 105 est très joli. Sachant qu'il a été réalisé avec le concours très actif du constructeur allemand (qui compte parmi les rangs de son service Presse-Informations un maquettiste notoire : Klaus Peters, l'homme chargé des relations extérieures) on peut assembler ce modèle sans crainte. Il a été moulé en connaissance de cause.

Mesurant 12 cm d'un bout à l'autre, le Bö 105C est un petit hélicoptère au 1/72e, malgré cela Airfix l'a pourvu de tous les détails principaux de l'original. Le poste de pilotage et la cabine sont équipés de sièges, le tableau de bord est simple mais bien fait et le pilote dispose même de son manche et de la commande de pas cyclique ! Dans l'ensemble très simple à construire, le Bö 105C d'Airfix gagnera (mais c'est pareil pour toutes les maquettes d'hélicos) a

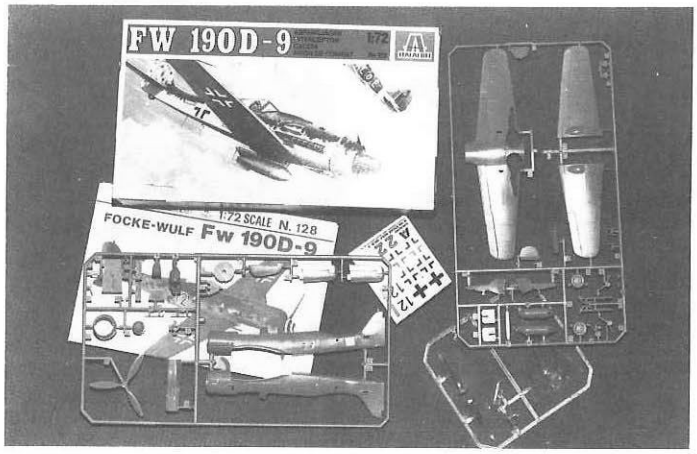
recevoir toutes les tuyauteries d'hydrauliques que l'on trouve, dans la réalité, autour de la tête du rotor. Il faudra pour cela s'aider de photos.

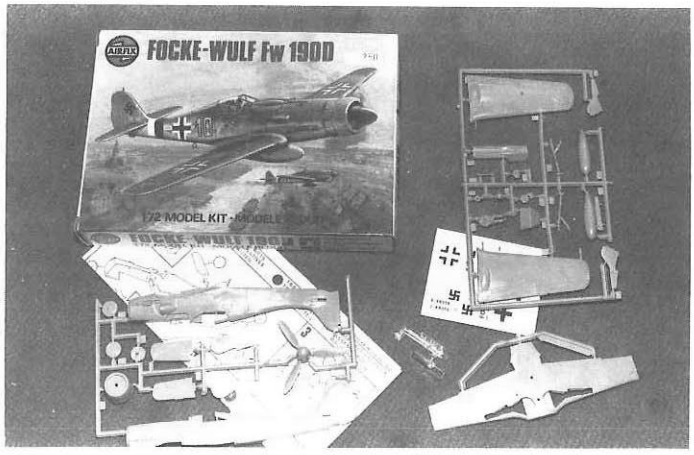
La planche de décalcomanie est simple et permet de réaliser une machine de l'armée de terre allemande (Heer) dotée du nouveau camouflage "festonné" noir et vert foncé.

J.-M. GUHL

Un match Airfix-Italaerei : Focke-Wulf FW 190 D 9 au 1/72e

Airfix et Italaerei viennent de sortir simultanément deux maquettes du FW 190 D-9 au 1/72e. Avez-vous déjà essayé d'assembler des pièces de deux maquettes différentes représentant le même avion ? Généralement, le résultat est catastrophique ; on trouve alors plusieurs millimètres de différence entre les deux envergures ; les deux demi-fuselages donnent à penser que les modèles ne sont pas à la même échelle, etc.
Eh bien là, pas du tout ! Si la maquette Airfix est vendue 6,50 F, tandis que celle d'Italaerei coûte le double ; mais cette différence de prix est largement justifiée, car le fabricant italien nous offre là un des moulages les plus fins vus à ce jour au 1/72e. Tout y est, y compris les consoles latérales du poste de pilotage, un siège et un tableau de bord magnifiquement reproduits et un train d'atterrissage si fin qu'il faudra apporter la plus grande attention pour ne pas briser les contrefiches lors de l'assemblage.



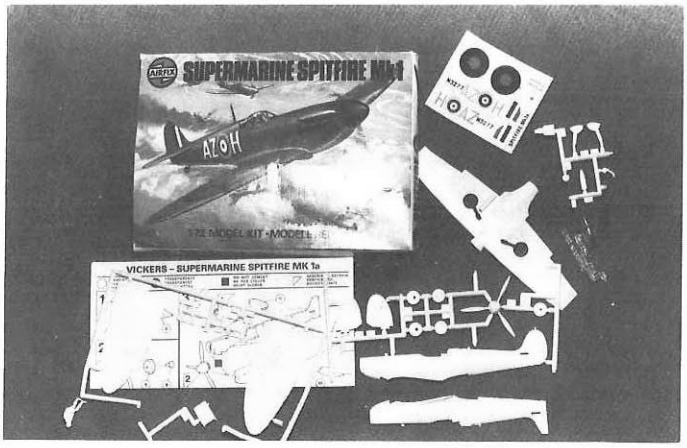


découpe des pièces n'est pas toujours la même, les dimensions sont identiques sur les deux maquettes et, qui plus est, elles sont exactes. C'est à croire que les deux fabricants ont travaillé sur les mêmes documents.
Dans ces conditions les seuls éléments d'appréciation dont nous disposons se situent au niveau de la reproduction des détails. C'est ici qu'il faut prendre en compte le prix : la Les pantalons, qui sont très bien réalisés chez Italaerei, nécessiteront un vigoureux affinage chez Airfix. Sur les deux maquettes, la prise d'air du carburateur est plutôt mal réussie, et nous vous conseillons d'en sculpter une nouvelle dans un morceau de plastique.
Un seul point fort à porter au crédit d'Airfix, les pipes d'échappement, qui sont mieux réussies que chez Italaerei. Par contre, ce dernier nous propose deux types de verrière (plate et bombée) tandis que chez Airfix, on ne trouve que la verriere bombée.
Chaque maquette nous permet de réaliser deux décorations différentes, mais n'est-ce pas là l'occasion d'utiliser la magnifique planche de décalques n° 5 de Modeldecal pour ceux qui la possèdent encore ? Au total, chacun de ces deux modèles possède ses avantages, cependant nous ne vous cacherons pas que, malgré son prix plus élevé, nous avons préféré celui d'Italaerei. D'ailleurs, les détaillants français nous ont habitués à des prix tellement exhorbitants que les 13 Francs de la maquette Italaeri font presque figure de cadeau en regard de la qualité du produit.

M. GERARD

Bibliographie : "Warplanes of the Third Reich" de William Green, pages 214 et suivantes. Profile Publications numéro 94.

Airfix : Supermarine "Spitfire" Mk. I au 1/72e : bravo !



Bravo ! Voilà la première chose qui vient à l'esprit quand on examine le nouveau "Spitfire" Mk.I de Airfix au 1/72e. A la réflexion, il n'est pas surprenant qu'Airfix ait si bien réussi cette maquette : souvenez-vous de son grand frère au 1/24e, sorti il y a maintenant bientôt dix ans, et qui était une reproduction magistrale de l'original. Le fabricant s'est probablement servi des documents utilisés à ce moment là, ce qui explique que les lignes, si connues mais pourtant si difficiles à reproduire, du « Spitfire » aient été bien représentées ici. Tout y est, y compris la forme caractéristique en aile de mouette de l'arrière de l'intrados et la verrière bombée avec son pare-brise blindé.
Les seules critiques que l'on peut faire à cette maquette se situent au niveau des détails. En effet (est-ce la faute de l'inflation ?) Airfix, qui a fait du très bon travail au niveau des formes générales de la maquette, a totalement laissé de côté les détails. C'est ainsi qu'on trouve un poste de pilotage uniquement garni d'un siège, le manche à balai même étant inexistant. De même, les jambes de train d'atterrissage sont moulées intégralement avec les pantalons, ce qui est pour le moins surprenant pour une maquette sortant en 1979. Heureusement, le "Spit" est un avion à propos duquel la documentation ne manque pas, et il ne nous sera pas difficile de remédier à ces petites lacunes.
La conclusion est que nous disposons enfin d'une belle maquette de l'avion vedette de la Bataille d'Angleterre et nous n'en aurons que plus de plaisir à la fignoler !

M. GERARD

Bibliographie : Fanatique de l'aviation, Nos 107 et suivants ; Profile Publications, Nos 41 ; Camouflage and Markings, No 1 Classic Aircraft (Ian Allan) No 1 etc.

Il nous est adressé de multiples lettres dans lesquelles des lecteurs, surtout parmi les plus jeunes, nous demandent « notre catalogue de maquettes », etc...

A tous ces lecteurs AIR FAN précise : 1) AIR FAN n'est pas un magasin de jouets. 2) AIR FAN n'est pas dépositaire de catalogues. 3) AIR FAN ne peut en aucun cas servir d'intermédiaire pour l'achat de vos maquettes.

Pour toutes les questions relevant du maquettisme, il existe en France un club particulièrement représentatif capable de répondre à toutes vos requêtes : l'IMPS-France. Voir à ce sujet la publicité présente en page 48 de ce numéro.

MAQUETTISTES !

— Vous désirez progresser ?
— Vous ne voulez plus être isolés ?
— Vous aimeriez être informés ?

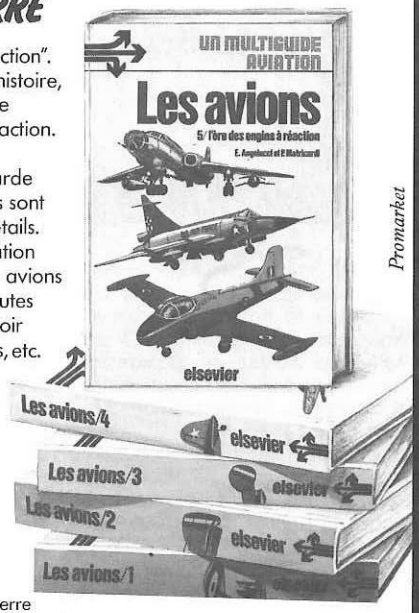
— Rejoignez-donc l'I.P.M.S.-France, branche française d'une organisation internationale (l'International Plastic Modellers' Society) qui regroupe plusieurs dizaines de milliers de maquettistes dans plus de vingt pays du monde.

— Vous y trouverez une association, une revue « La Vitrine du Maquettiste, des branches régionales, des cercles locaux près de chez vous et tout ce qu'il faut pour vous retrouver entre maquettistes de goûts communs, avions, blindés, figurines ou navires.

— L'I.P.M.S., en tant qu'association fédérale, c'est aussi le cercle dans lequel vous apprendrez à faire des progrès, à trouver l'information marginale que vous recherchez, à dénicher le petit truc qui vous aidera à faire de bonnes maquettes et, surtout, à vous faire des amis avec lesquels vous aurez l'occasion de parler des choses qui vous tiennent à cœur.

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS :
I.P.M.S. - France.
45, rue des Beaux - Vents — 95310 Saint Ouen l'Aumône

ENFIN PARU... LE N°5 TANT ATTENDU DE LA SERIE QU'ELSEVIER CONSACRE AUX AVIONS DE GUERRE



Promarket

Voici "L'Ere des avions à réaction". Cet ouvrage vous dévoile l'histoire, la technique et la fantastique progression des avions à réaction. Les plus puissants et les plus sophistiqués, portant la cocarde des différentes nations, vous sont décrits dans les moindres détails. Ce nouveau multiguide aviation d'Elsevier vous présente 148 avions de 15 pays en 320 pages toutes illustrées en couleurs et en noir et blanc. 655 dessins, croquis, etc.
Les Avions/5 - 59 Frs
Un ouvrage aussi passionnant que :
1 - Les avions des origines à la 1re Guerre mondiale
2 - Les avions de l'entre-deux-guerres
3 - Les avions de la Seconde Guerre mondiale (France, Allemagne, Angleterre, etc.)
4 - Les avions de la Seconde Guerre mondiale (U.S.A., Japon, U.R.S.S., etc.).

nouveau! MENACE APOCALYPTIQUE?

"Une analyse complète des forces aériennes du Pacte de Varsovie dont la terrifiante capacité projette aujourd'hui une ombre grandissante sur la scène mondiale tout entière!"
Voici l'Encyclopédie visuelle d'Elsevier de la force aérienne soviétique : la plus complète à ce jour! Ce fantastique dossier, tout à fait à jour décrit et analyse la phénoménale flotte aérienne soviétique en 200 pages, plus de 160 photos couleurs et noir et blanc, près de 80 dessins et silhouettes au trait, nombreux tableaux, cartes et graphiques.
En plus, 4 panoramiques géants de systèmes de lancement de missiles. Jamais vu!
Encyclopédie de la force aérienne soviétique 31,5 x 22,5 cm - 99 Frs

ENCYCLOPÉDIES VISUELLES elsevier

SUBSCRIPTION FORM

BULLETIN D'ABONNEMENT

SUBSCRIPTION FORM

	FRANCE	ETRANGER
1 AN / 1 YEAR 12 numéros / Issues	F. 120	F.F. 140
6 MOIS / 6 MONTHS 6 numéros / issues	F. 70	F.F. 80

TARIF AVION SUR DEMANDE

A RETOURNER ACCOMPAGNE DE VOTRE REGLEMENT :

- CCP Paris 21 16756 C à l'ordre de
- Chèque bancaire EDIMAT - AIRFAN
- Mandat
- I.M.O.

A :

AIR FAN
48, boulevard des Batignolles
75017 PARIS - Tél. 387.32.05

NOM : _____ PRENOM : _____

ADRESSE : _____

CODE POSTAL : _____ VILLE : _____

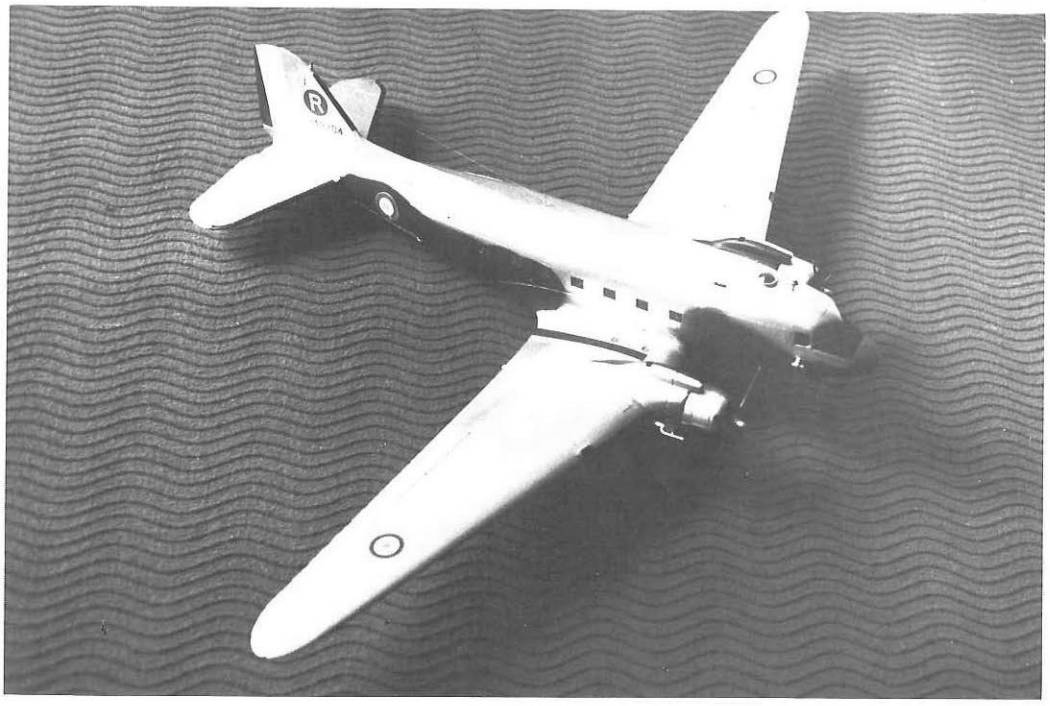
A partir du numéro _____

DES MAQUETTES POUR LES GRANDS

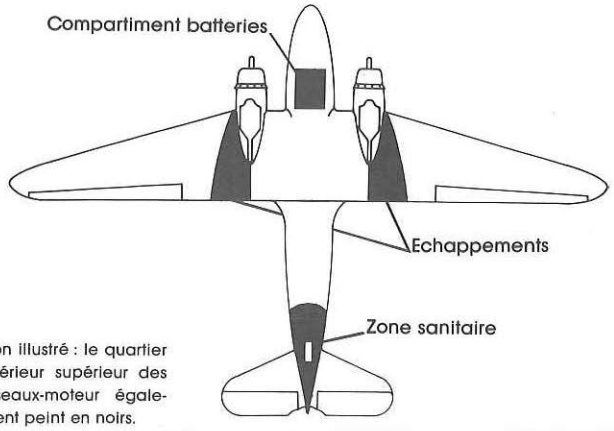
Le Douglas C-47 Skytrain de Monogram au 1/48e (2e partie)

par Jean Bodson

Nous avons donc choisi de décorer notre C-47 aux couleurs d'un avion de l'Armée de l'Air du Groupe de Transport 2/62 « Anjou», début 1954 en Indochine.
L'ensemble de l'avion est aluminium naturel, pour obtenir un aspect qui se rapproche le plus possible de la réalité nous avons utilisé un procédé original. Nous avons dilué du **Rub n'Buff** et pulvérisé la peinture obtenue à l'aide d'un aérographe. Après une heure de séchage, nous pouvons polir la surface à l'aide d'un chiffon doux, le résultat est surprenant. Les gouvernes, qui sont entoilées et doivent par conséquent rester mates seront peintes à la bombe **Testor** metallic silver. Les surfaces inférieures de l'appareil ainsi que les flancs du fuselage sont peints en noir mat ; cette peinture fut appliquée début 1954 en vue de parachutages nocturnes sur Diên Biên Phu ; le contour était irrégulier et flou (il n'y a jamais eu de schéma défini) cette peinture étant appliquée en unité. D'après les photos étudiées, il ressort que les gouvernes n'étaient pas peintes, ce camouflage étant provisoire on risquait lors du décapage de détériorer ces gouvernes entoilées. En Extrême-Orient, les dégivreurs (boudins caoutchoutés en avant des ailes) étant devenus inutiles ils furent généralement supprimés, mais d'une manière irrégulière, notre appareil (le 704/R) avait gardé ses dégivreurs d'empennage. Nous peindrons ces dégivreurs en noir satiné. On obtient une peinture satinée en mélangeant du mat et du brillant, on peut ainsi varier l'éclat en variant les proportions. L'intérieur des logements de train et la partie interne des volets seront peints en vert foncé. Les pales d'hélices seront peintes en noir satiné, le bout des pales en jaune assez brillant, le moyeu gris acier, et le dome qui est en acier inoxydable et très brillant sera poli au Rub n'Buff. Le train d'atterrissage sera peint alu mat et les pneus en noir satiné avec un soupçon de blanc pour les griser un peu. Le panneau anti-reflet devant le pare-brise sera peint en noir mat. La peinture de base étant terminée, nous allons passer à la décoration particulière de notre modèle.
Le nez et le cercle de 17 mm de diamètre (destiné à recevoir l'indicatif « R ») sur la dérive seront peints en bleu foncé. Pour peindre un cercle parfait nous avons percé un trou du diamètre voulu, à l'aide d'un emporte-pièce dans de la bande adhésive que nous avons utilisée comme pochoir, le résultat est excellent. Les boîte de secours comme d'ailleurs, les « R » blancs. Les bouchons de réservoir seront peints en rouge. L'insigne du G.T. « Anjou » nous a posé quelques problèmes, faute de posséder cet insigne en décalcomanies nous avons dû le peindre en fabriquant un pochoir pour chaque couleur, dans de la bande adhésive, les lettres et les fleurs de lys étant peintes à la main... Notre appareil, d'après les photos, avait une zone noire anti-reflet peinte sur la face interne de chaque fuseau moteur, mais cela sem-



DETAIL DES PRINCIPALES ZONES DE PEINTURES DE PROTECTION NOIRES SUR C-47



Non illustré : le quartier intérieur supérieur des fuseaux-moteur également peint en noirs.

cocardes sont extraites d'une ancienne planche **ABT.** Nos cocardes n'étant pas cerclées de jaune, nous avons tracé celui-ci, avec un compas tire-ligne, à la peinture. Elles doivent avoir 17 mm de diamètre. Le drapeau de dérive sera peint aux trois couleurs nationales à l'aide de bandes de scotch. Les chiffres du serial proviennent d'une planche **Micro-scale.** Le « R » blanc, qui se trouve au milieu du rond bleu, devra avoir 1 cm de haut ; il est répété sur le nez de l'appareil en 4 mm de naut souligné par les trois derniers chiffres du sérial. Les deux zones de marche qui se trouvent sur les ailes seront faites avec deux bandes de décalcomanie noires sorties de la ble une exception. A cette échelle nous avons préféré fabriquer les feux de position dans des morceaux de règles en plastique en couleur, plutôt que de mettre l'habituelle goutte de peinture, ces règles sont très bon marché et se collent facilement à la colle polystyrene.

Nota : la peinture noire s'altérait rapidement avec le temps et la terre projetée par les hélices, sur les terrains sommaires. A vous d'user celle-ci plus ou moins avec du Rub n'buff ou de la peinture alu (les bords d'attaque, par exemple, ne gardaient pas leur peinture longtemps). La partie coulissante des amortisseurs sera polie au Rub n'buff.

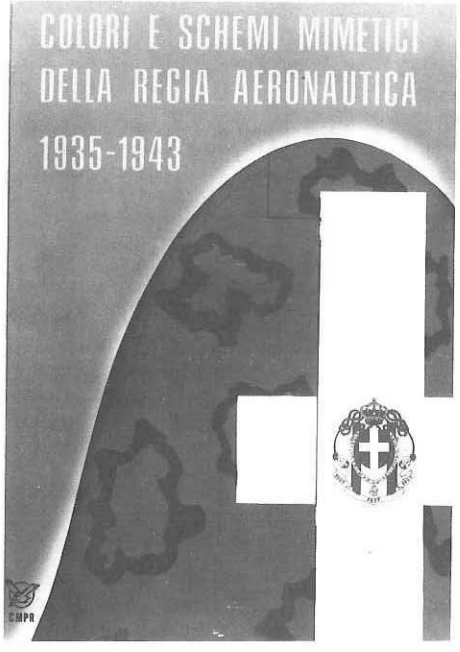
REVUE DE PRESSE

NOTE AUX LECTEURS : les ouvrages étudiés dans cette rubrique nous sont fournis par l'éditeur. Ils ne sont pas en vente chez AIR FAN. Les lecteurs ou lectrices désireux de se procurer l'un des livres passés en revue sont invités à se renseigner auprès des librairies spécialisées.

COLORI E SCHEMI MIMETICI DELLA REGIA AERONAUTICA 1935-1943

par Andrea Delg'Innocenti & Umberto Postiglioni
Editions CMPR

Pour l'auteur de cette revue de presse qui est maquettiste et grand amateur d'avions italiens, il faut absolument le dire, cet ouvrage consacré aux marques et camouflages des avions de l'armée de l'air italienne durant la période mussolinienne est une véritable révélation. En quelque 150 pages, les deux auteurs de ce livre - tous deux animateurs du club de maquettisme plastique de Ravenne - nous offrent une petite bible du « tout-ce-qu'il-faut-savoir-pour-bien-faire » ses maquettes de Macchi, FIAT, CANT, SIAI-Marchetti et autres. Et à quel prix ! 30 Francs... rendu directement dans votre boîte aux lettres. La seule table d'éprouvettes de peinture encartée dans le livre vaudrait en vérité vos trois billets. Et ce n'est pas n'importe quel table qui vous est offerte. Les auteurs ont, en effet, eu l'intelligence de réaliser cette table en utilisant les références les plus courantes (pour nous européens), c'est-à-dire les références Humbrol.
Rien de génial, allez-vous penser, puisque Humbrol réalise déjà des séries toutes prêtes de peintures pour les avions de la Regia Aeronautica. Epargnez-nous vos lettres et réservez-les donc plutôt pour Humbrol... pas une seule des teintes « Official Colours » n'est exacte, mais que chacun se rassure et n'aille pas jeter ses petits pots tout prêts à la poubelle, ils vous seront utiles pour réaliser les mélanges de peintures adéquats (très bien indiqués). Mais nous sommes bien catégoriques, allez-vous donc encore penser, eh bien oui, car cette table, tout comme une bonne partie du livre est un fac-similé de la note technique originale publiée en septembre 1937 par l'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Aeronautica ; avec tous ses amendements successifs, etc... Et les éprouvettes de peintures ont été reproduites à partir de ce document original. En bref, du beau travail de précision que seuls des maquettistes pouvaient se permettre de mener à bien avec autant de méticulosité.
Le reste du livre est consacré à l'explication de la notice. Dessins (en couleurs), schémas, photos, etc... sans vraiment abonder, sont très suffisants pour transformer 150 pages de papier blanc en un outil de travail qui manquait jusqu'à aujourd'hui. Un grand mérite de ce livre, qui est par ailleurs d'un accès assez facile pour nous francophones, est d'expliciter une notice originale qui par beaucoup d'aspect est très rébarbative.
Aaah ! Je sens bien que je vais ressortir du placard mon petit FIAT CR.32 de Supermodel... et je ne vais sans doute pas être le seul ! Une chose encore, précipitez-vous d'acheter ce livre en le commandant au CMPR, Piazza dei Caduti, 48100 Ravenna (Italie), soit par chèque bancaire international, soit par mandat postal international.
Prix : 5 000 Lires (ou 30 F) franco de port.



PHANTOM FLYER

McDonnell Scale Modelers'Club

Quel dommage que cette revue de maquettisme américaine n'ait pas une plus large audience ! « Phantom Flyer », en effet, est la revue (distribuée gratuitement à tout le personnel intéressé) du club maquettiste du grand avionneur américain McDonnell-Douglas. Trouver un tel engouement pour les maquettes chez le personnel d'un constructeur d'avions bien réels, voilà de quoi étonner les français (ou belges ou suisses) que nous sommes (heum, sans vouloir médire, nous n'avons jamais entendu parler d'un club ou d'une revue maquettiste chez l'honorable maison AMD-BA...). Mais enfin, Outre-Atlantique ces choses-là sont courantes.

Réalisé par une poignée d'enthousiastes dirigée par le très dynamique Bob Pukala, chaque exemplaire du « Phantom Flyer » se présente sous la forme d'un bulletin ronéotypé et garni de photos et de dessins d'une qualité assez incroyable pour un tel journal d'amateur. On se demande quel est le photograveur capable de réaliser des clichés tramés en noir & blanc d'une telle finesse ? Quel professionnalisme pour un bulletin d'amateur, c'est surprenant. « Phanton Flyer » est publié entre 12 et 6 fois par an, suivant les loisirs laissés à son rédacteur-en-chef. Qu'importe car de toutes façons c'est gratuit ! Cela dit, peu d'entre-vous auront la chance d'avoir un jour entre les mains le « Flyer », car, à quelques exceptions près, ce journal est réservé exclusivement au personnel de la maison McDonnell-Douglas. Mais s'il ne s'achète pas « Phanton Flyer » est par contre tout à fait troquable, alors si vous avez quelque chose à proposer à Bob Pukala en échange du « Flyer », n'hésitez pas (mais inutile d'envoyer AIR FAN...).
« Phantom Flyer »: Bob Pukala, P.O. Box 516, Saint Louis, Missouri 63166 (Etats-Unis).

HISTOIRE DES OPERATIONS AEROPORTEES

par un collectif de 7 spécialistes
Editions Elsevier

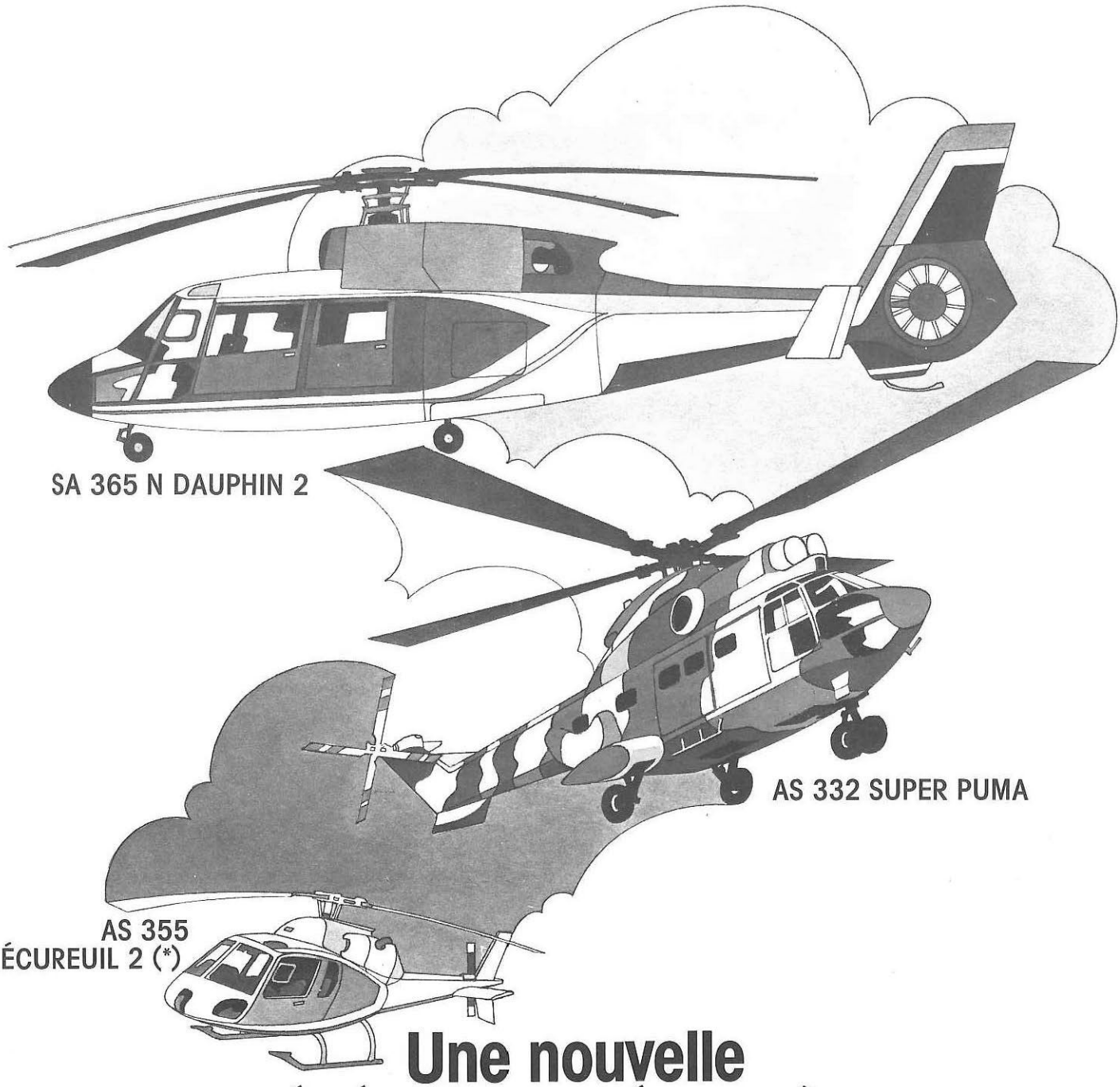
Les Paras, the Red Devils, die Fallschirmjäger... ce sont tous des noms connus pour les aérophiles que nous sommes et bien souvent parce qu'un type d'avion que nous aimons ne saurait véritablement exister sans son lien profond avec les troupes aéroportées. Les « Dak » en Indo, les Ju 52 en Crête, les Transall au Shaba, autant d'avions qui « existent » grâce aux opérations des parachutistes.

Le livre publié par les Editions Elsevier sur l'histoire des opérations aéroportées, comme de multiples autres publiés par la même maison, est avant tout un ouvrage de vulgarisation destiné au plus grand public. Le livre est beau, bourré de couleurs, surtout composé d'illustrations, et rédigé en chapitres selon une chronologie qui va des premières opérations aéroportées allemandes de la 2e G.M. jusqu'aux opérations franco-zaïroise du Shaba en 1978. Le tout est agréable et vraiment bien tant que l'on ne s'attache pas trop à sa lecture. Pour les personnes qui feuillettent : idéal.

Pour celles qui, au contraire, lisent ce genre d'ouvrage : c'est déjà moins bon. Cette histoire des troupes aéroportées pêche en effet, par un déséquilibre très important de ses chapitres. Si par exemple l'on a droit au roman fleuve pour les opérations de la 2e G.M., pour la suite tout est assez sommaire ou alors tellement anglo-trompette... C'est normal, car le grave défaut de ce livre est d'être la traduction d'un ouvrage publié par la maison Salamander en Grande-Bretagne. Ce livre est à déconseiller aux anglophobes au coeur fragile, ils risquent d'être victimes d'un infarctus... 4 pages pour Suez, 6 pour l'Indochine (et pas des meilleures) contre quelque 163 pages pour la 2e G.M. « Rosbif » en tête... Il est à penser que M. Jean Lartéguy (qui a préfacé ce livre) ne l'a sans doute pas bien feuilleté (*). La fin du livre nous a semblé bâclée. Quel dommage que la maison Elsevier qui publie (à des prix raisonnables) d'autres livres tellement plus valables et de grande qualité n'ait pas jugé utile d'adapter ce livre anglais plutôt que de le traduire sans plus d'imagination. Notez que ces critiques ne portent que sur le fond, la forme est excellente quant à elle, mais les Martin B-26 sur Diên Biên Phu (cf. page 202), non ! pitié...

Prix : 139 F. Aux Editions Elsevier, 1 rue du 29 Juillet, 75001 Paris (Belgique : Leuvensesteenweg, 325 - 1940 Woluwe).

(*) En revanche notre sens cocorico nous pousse à vous conseiller - si vous aimez les histoires de paras - un complément utile, « Bataillon Bigeard » et « Les 170 jours de Diên Biên Phu » d'Erwan Bergot aux Presses de la Cité (publicité gratuite).



Une nouvelle génération d'hélicoptères biturbines

Avec le **SA 365 N Dauphin 2, l'AS 332 Super Puma** et **l'AS 355 Ecureuil 2,** l'Aérospatiale offre aux utilisateurs une nouvelle génération d'hélicoptères biturbines répondant au mieux à leurs besoins spécifiques :

SA 365 N Dauphin 2 :
nouveau bimoteur de la famille Dauphin offrant une distance franchissable et des performances accrues
10/14 passagers
2 turbines Turboméca Arriel 1C de 735 ch chacune.
Affaires, liaisons offshore.

AS 332 Super Puma :
hélicoptère de moyen tonnage bénéficiant des derniers apports technologiques et de performances particulièrement brillantes.
2 + 21 passagers.
2 turbines Turboméca Makila de 1800 ch chacune.
Offshore. Travail aérien. Transport tactique.

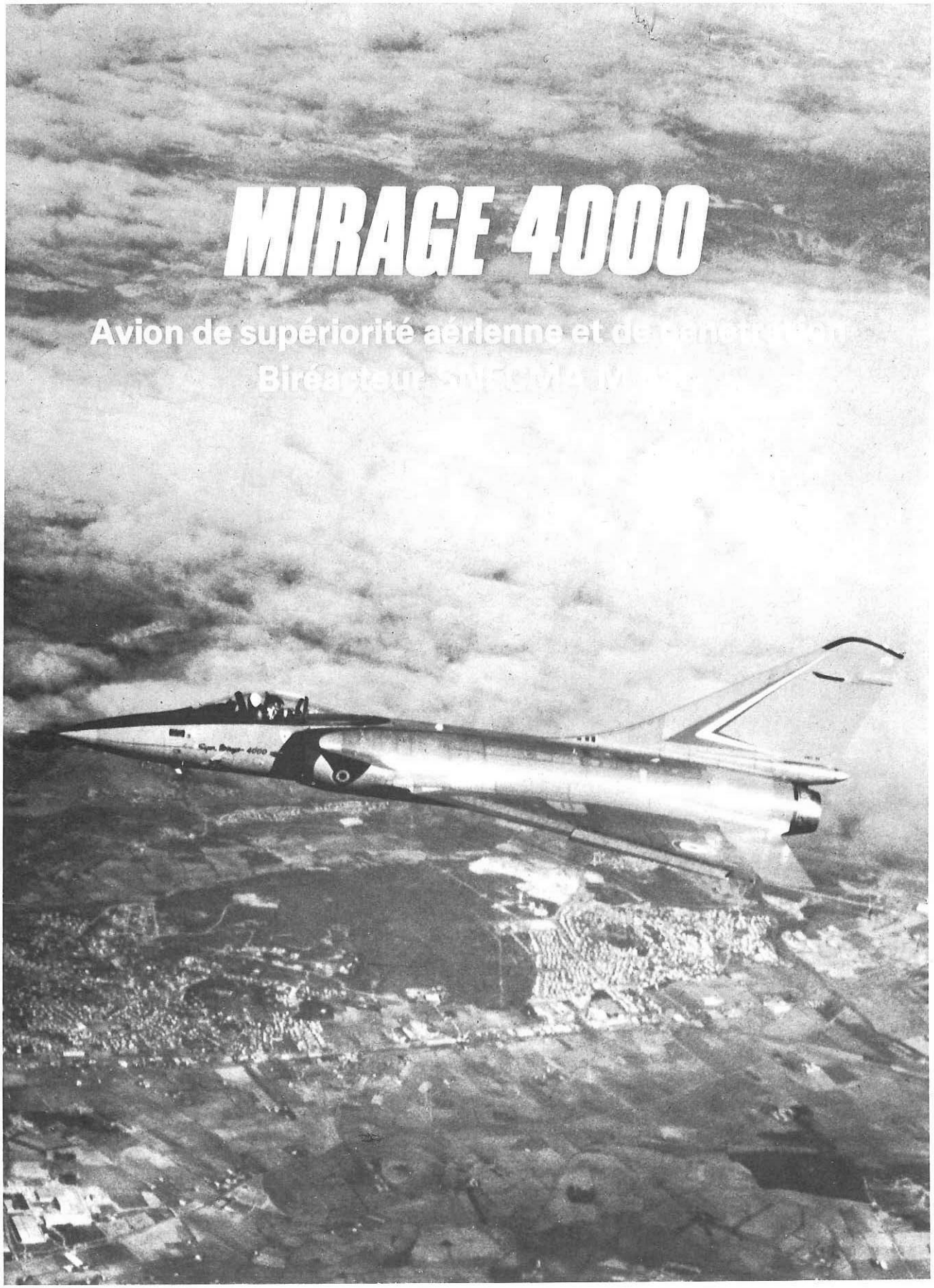
AS 355 Ecureuil 2 :
appareil bénéficiant de la même technologie que l'AS 350 Ecureuil/Astar.
6 places. 2 turbines Allison C20F. de 425 ch chacune. Survol de zones habitées.
Offshore rapproché.
(*) commercialisé sous l'appellation TwinStar sur le continent Nord-Américain.

studio TLG

aerospatiale

DIVISION HÉLICOPTÈRES
2 à 20, avenue Marcel Cachin, 93126 LA COURNEUVE - CEDEX - FRANCE

MIRAGE 4000

Avion de supériorité aérienne et de pénétration

Biréacteur SNECMA M